

Vergaderjaar 2014–2015

34 200 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014 (Kamerstuk 34 200 XII, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 11 juni 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Vraag:

Wat zijn de milieueffecten van de subsidies voor elektrische auto's?

Antwoord:

Elektrische auto's leveren zowel een belangrijke bijdrage aan verlaging van de uitstoot van CO₂ als de uitstoot van vervuilende stoffen als stikstofoxiden en roetdeeltjes die schadelijk zijn voor de gezondheid. Daarnaast zijn elektrische auto's bij lage snelheid stiller.

2

Vraag:

Is de vergunningsaanvraag bij de omgevingsdiensten voor bedrijven en burgers eenvoudiger geworden of verbeterd, en zijn hier goede ICT-voorzieningen voor ingericht?

Antwoord:

Omgevingsdiensten werken in opdracht van gemeenten en provincies. Zij verzorgen als backoffice de voorbereiding van de verlening van milieuvergunningen en het toezicht en de handhaving op dat gebied. Het loket voor burgers en bedrijven om een vergunning aan te vragen (de frontoffice) is en blijft het voor de vergunning verantwoordelijk bevoegd gezag: de gemeenten en provincies. De oprichting van omgevingsdiensten heeft daarin geen verandering gebracht. Burgers en bedrijven kunnen voor de aanvraag van de vergunning gebruik maken van het digitale omgevingsloket (het OLO).

3

Vraag:

Hoe staat het met de ontwikkeling van het smogalarm?

Antwoord:

Door het RIVM is recent het rapport «Luchtkwaliteitsindex. Aanbevelingen voor de samenstelling en duiding» (RIVM rapport 2014-0050) gepubliceerd. Dit rapport dient als basis voor de ontwikkeling van het smogalarm. Het RIVM heeft een eerste advies uitgebracht over manier waarop het waarschuwingssysteem opgepakt kan gaan worden. Het RIVM brengt voor 1 juli nog een advies uit over de kosten van het waarschuwingssysteem. Op basis hiervan zal ik voor het Algemeen Overleg van 1 oktober aanstaande een besluit nemen en uw Kamer hierover informeren

4

Vraag:

Hoeveel gemeenten hebben zich tot en met 31 mei aangemeld voor het experiment Nu Al Eenvoudig Beter?

Antwoord:

Binnen Nu al Eenvoudig Beter maken we onderscheid tussen experimenten en pilots. Experimenten hebben extra wettelijke bevoegdheden op grond van de Crisis- en Herstelwet. Pilots zijn projecten die geen extra wettelijke bevoegdheden kennen. Tot en met de 11^e tranche Chw (de 11^e tranche wordt binnenkort naar de TK gestuurd) hebben zich inmiddels 87 gemeenten aangemeld. Hiervan experimenteren 39 gemeenten met het opstellen van een omgevingsplan (bestemmingsplan met verbrede reikwijdte). Binnen de pilots Nu al Eenvoudig Beter werken inmiddels 33 gemeenten, al dan niet in regionaal samenwerkingsverband, aan een omgevingsvisie. 14 daarvan worden door het ministerie intensief gevolgd. Alle pilots en experimenten staan beschreven op www.houdheteenvoudig.nl

5

Vraag:

Kan worden aangegeven in hoeverre de 350 maatregelen die in het kader van het programma Beter Benutten zijn gestart daadwerkelijk hebben bijgedragen aan het verminderen van files? Op welk percentage (vis-à-vis de beoogde daling van 20%) staan we nu?

Antwoord:

Eind 2015 wordt de laatste meting van het eerste programma Beter Benutten opgeleverd. De Tweede Kamer wordt hierover in het MIRT-proces geïnformeerd. Hierin zal indien mogelijk worden aangegeven hoeveel van het totaal aantal projecten bijgedragen heeft aan het streven 20% van de files terug te dringen op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Eind 2014 was ongeveer de helft (9%) van dit streven (van 20%) bereikt.

6

Vraag:

Wat zijn de redenen dat er vertraging is opgetreden bij het uitvoeren van het programma Beter Benutten?

Antwoord:

In december 2011 zijn met tien regio's afspraken gemaakt over de uitvoering van circa 250 multimodale maatregelen. Na 2011 zijn met nog twee regio's afspraken gemaakt over maatregelen. De uitvoering van die maatregelen zijn later gestart

In totaal omvat het programma Beter Benutten 355 maatregelen.

De samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en het Rijk heeft ertoe geleid dat per 1 maart 2015 237 maatregelen zijn uitgevoerd en opgeleverd. Dat wil zeggen dat het merendeel van de maatregelen conform planning per eind maart 2015 is uitgevoerd, zoals met u is afgesproken.

Volgens opgave van de regio komt een kleine 100 maatregelen in de loop van dit jaar maar uiterlijk in 2015 gereed.

Het resterende aantal maatregelen wordt na 2015 opgeleverd. Het gaat daarbij met name om infrastructurele maatregelen, waarvoor ruimtelijke procedures moeten worden gevolgd of waarbij sprake is van samenhang met andere

bouwwerkzaamheden en aanbestedingen, zoals bijvoorbeeld in een stationsgebied.

7

Vraag:

Wanneer verwacht u dat de doelstelling van 20% minder files zal worden gerealiseerd?

Antwoord:

Eind 2015 wordt de laatste meting van het eerste programma Beter Benutten opgeleverd. Aan de hand daarvan komt nadere informatie beschikbaar over het streven 20% van de files terug te dringen op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten.

Eind 2014 was ongeveer de helft (9%) van het streven (van 20%) bereikt. U zult in het kader van het MIRT proces nader worden geïnformeerd.

8

Vraag:

Kunt u de uitspraak dat de MIRT- gesprekken «meer strategisch van aard» zijn toelichten? Worden er nu ook resultaatafspraken gemaakt over de koppeling van investeringen met het onderliggend wegennetwerk, bij investeringen in het hoofdnetwerk?

Antwoord:

De bestuurlijke overleggen MIRT bestaan uit twee delen. Het eerste deel is bedoeld voor het voeren van een strategisch gesprek over de opgaven in een gebied en de lange termijn ontwikkelingen die zich daarbij voordoen. Dit gebeurt niet alleen met publieke partijen, maar ook partners uit het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Het tweede deel van het bestuurlijk overleg gaat over concrete programma's en projecten. Bij deze gesprekken wordt natuurlijk ook gekeken naar de samenhang tussen onderliggend en hoofdwegennet.

9

Vraag:

Wat behelst de «vernieuwing van het MIRT» precies? Wat zijn de doelstellingen? Wat verandert er ten opzichte van de eerdere werkwijze en hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kunt u deze vragen ook beantwoorden voor «meer bereiken»? Hoe past het programma Beter Benutten binnen deze vernieuwing? Met andere woorden: welke ervaringen en werkwijze worden er precies overgenomen? En hoe worden ervaringen uit het programma connecting mobility verwerkt?

Antwoord:

De «Vernieuwing van het MIRT» bestaat uit drie pijlers. De eerste pijler heeft betrekking op samenwerken tussen overheden en van overheden met maatschappelijke partners en marktpartijen. De tweede pijler «brede blik» houdt in dat vraagstukken benaderd worden vanuit opgaven in plaats van oplossingen. De derde pijler houdt in dat sprake is van maatwerk in oplossingen en besluiten door slim om te gaan met onzekerheden, kansen en planning. Het programma «Meer Bereiken» is de uitwerking van de vernieuwing van het MIRT voor bereikbaarheid. Het programma «Beter Benutten» kan gezien worden als een voorloper van deze nieuwe aanpak. De focus van Beter Benutten ligt daarbij op het realiseren van maatregelen op de korte termijn, terwijl Meer Bereiken gericht is op de lange termijn (2030). Het programma «Connecting Mobility» gaat over een van de mogelijke oplossingsrichtingen: het grootschalig toepassen en benutten van combinaties van nieuwe beproefde technologie. De focus ligt hierbij op de komende 10 jaar. Indien uit dit programma kansrijke toepassingen zullen voortkomen, zullen deze ervaringen natuurlijk in de andere programma's worden meegenomen.

De Kamer wordt in elk geval elk half jaar via de MIRT brief voorafgaande aan het AO of Notaoverleg MIRT geïnformeerd over de ontwikkelingen betreffende deze programma's. De laatste brief is onlangs aan uw Kamer verstuurd (Kamerstuk 34 000-A, nr. 61)

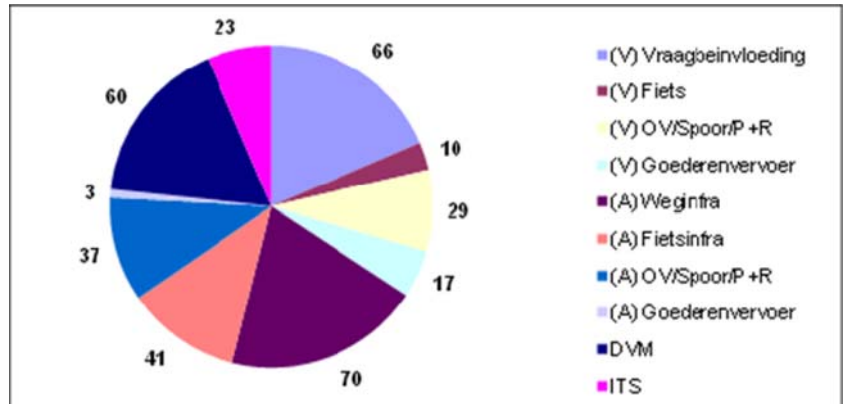
10

Vraag:

Welke maatregelen uit het programma Beter Benutten zijn structureel van aard? Welke maatregelen zijn incidenteel van aard? Kunt u hierbij ook onderscheiden hoeveel middelen en maatregelen zich richten op gedragsbeïnvloeding, op ITS en op fysieke infrastructuur? Welke bestuurlijke afspraken zijn er per maart 2014 gemaakt? Zijn hier resultaatafspraken gemaakt?

Antwoord:

Met het programma Beter Benutten wordt beoogd samen met de betrokken partners te komen tot structurele veranderingen in het reisgedrag van reizigers in combinatie met kleine infrastructurele aanpassingen. In die zin zetten alle partners zich in om te komen tot structurele effecten van het benuttingsprogramma. De maatregelen uit Beter Benutten zijn onderverdeeld naar de volgende modaliteiten:



Bij aanvang van het programma Beter Benutten is van de rijksmiddelen 14% ingezet voor ITS/DVM, 18% voor vraagbeïnvloeding en de rest voor wegen, OV, fiets en binnenvaart.

In het voorjaar van 2014 zijn met de 12 betrokken regio's afspraken gemaakt over een vervolgprogramma voor Beter Benutten (Kamerstuk 33 750 A, nr. 67). Opnieuw wordt nauw samengewerkt met lokale bestuurders en voortrekkers van het bedrijfsleven. Slimme, innovatieve oplossingen, gericht op het faciliteren van ander reisgedrag, worden per definitie samen gemaakt én door gezamenlijk de reiziger en vervoerder centraal te stellen.

We hebben voor het vervolg de gezamenlijke ambitie uitgesproken de reistijd in de spits in de drukste gebieden met 10% te verminderen. De maatregelen hebben onder meer betrekking op de ontwikkeling van multimodale reisinformatie en de inzet van in-car technologie om bestuurders actuele en persoonlijke adviezen te geven. Gezamenlijk investeren Rijk en regio tot eind 2017 600 miljoen euro in het vervolg van Beter Benutten. Minimaal 10% van het budget is gereserveerd voor ITS (Intelligente Transport Systemen) ambities.

11

Vraag:

In hoeverre komt de Innovatieagenda van Rijkswaterstaat (RWS) overeen met uw staande beleid?

Antwoord:

De Innovatieagenda van Rijkswaterstaat richt zich op het verbeteren van producten, diensten en processen die uitvoering geven aan het staande beleid.

12

Vraag:

Op welke wijze zijn de Beter Benutten-gelden voor het ontwikkelen van de vijf multimodale planners en vijf nieuwe reisinformatiediensten ingezet?

Antwoord:

De gelden vanuit de deelnemende regio's en lenM zijn voor de Multimodale reisplanners ingezet in de vorm van een Pre Commercial

Procurement proces waarbij stapsgewijs de deelnemende bedrijven onder regie van de regio Brabant, met ondersteuning van lenM de benodigde nieuwe producten hebben opgeleverd.

Dat heeft volgens de voorgenomen planning geleid tot 5 nieuwe planalgoritmen en een gedragen model van taken en verantwoordelijkheden in de keten van data-ontsluiting en -bewerking.

De stimulering van verbeterde reisinformatiediensten die op smartphones via apps bruikbaar zijn, is door de deelnemende regio's en lenM vormgegeven in een prijsvraag. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft de prijsvraag namens de regio's uitgeschreven en heeft hierin de leiding. De prijsvraagprocedure is volgens planning verlopen. Momenteel worden de resultaten en prestaties beoordeeld, evenals de effecten. Op basis daarvan wordt conform het prijsvraagreglement beoordeeld of en welke deelnemende partijen de prijsvraagbonus gaan ontvangen voor de vijf geleverde reisinformatiediensten.

13

Vraag:

Wat zijn de doelstellingen van de Innovatieagenda van RWS en wat betekent dit voor de uitgangspunten die RWS in zijn werkwijze hanteert?

Antwoord:

De doelstelling uit de Innovatieagenda is dat innovaties moeten bijdragen aan meer functionaliteit, flexibiliteit (toekomstbestendigheid), duurzaamheid, veiligheid en/of lagere levenscycluskosten. Rijkswaterstaat heeft deze doelstelling vertaald naar de uitgangspunten die worden gehanteerd bij de werkwijze voor innovatiegericht inkopen van producten en diensten.

14

Vraag:

Op welke wijze is de financiering van connecting mobility geregeld? Wat is de bijdrage van de rijksoverheid en wat is de bijdrage van marktpartijen? Wat zijn de doelstellingen en wat zijn de resultaten tot op heden? Op welke wijze wordt de Kamer hier nader over geïnformeerd?

Antwoord:

De kosten voor Connecting Mobility worden tot en met 2016 gedekt uit het EPK (Externe Product Kosten) planstudiebudget (art. 12.03.02).

De bijdrage van de rijksoverheid bedraagt in totaal € 11.152.000 voor de jaren 2014, 2015 en 2016.

Het actieprogramma Connecting Mobility betreft vooral een bewustwordings- en veranderprogramma opereert op verschillende niveaus:

- Inhoudelijke uitwerking van de Routekaart «Beter Geïnformeerd Op Weg» met wegbeheerders en marktpartijen
- Realiseren van voorwaarden en instrumenten als procesregisseur en katalysator
- Samenwerking organiseren en vernieuwing aanjagen
- Vernieuwing in de praktijk doorvoeren door Routeprojecten op te schalen en naar implementatie te vertalen.

Het programma zal hierdoor bijdrage aan het realiseren van de in de Routekaart gestelde doelstellingen:

- de lenM doelstellingen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid;
- verbeteren van de dienstverlening naar de reiziger, dmv betrouwbare en actuele reisinformatie en rijtaak ondersteuning;
- zo efficiënt en effectief mogelijk omgaan met beschikbare middelen
- versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven.

Het programma Connecting Mobility heeft de volgende resultaten opgeleverd:

- Innovatie Centrale
- Round tables (publiek-privaat overleg- en beslisplatform) eerste resultaat gezamenlijke standaardisatie agenda
- Kennisontwikkeling en kennisagenda
- Interactief ITS Overzicht NL
- White Paper voor security en privacy
- Organisatie van Automotive Week

De bijdrage van marktpartijen is in natura, door aanbidding en inzet van capaciteit en kennis in projecten en Round Tables en pre concurrentiële trajecten. Daarnaast nemen marktpartijen ook zelf initiatieven. De Tweede Kamer wordt later dit jaar geïnformeerd over de resultaten smart mobility/ITS (inclusief Connecting Mobility).

15

Vraag:

Heeft de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol geleid tot een efficiencybesparing?

Antwoord:

Informatie over de efficiencybesparing die is ontstaan door de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol (en samenvoeging van Alderstafel Schiphol en Commissie Regionaal Overleg Schiphol/CROS) is per brief van 1 juni 2015 (Kamerstuk 29 665, nr. 215) naar uw Kamer gestuurd. Uit deze brief blijkt dat de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol heeft geleid tot een efficiencybesparing. Deze is op financieel gebied zichtbaar gemaakt in de kostenontwikkeling van 2007 tot 2015, die in deze brief is opgenomen, maar onder andere ook door een doelmatiger overlegstructuur, een gelijk systeem van bewonersvergoeding, vermindering van de secretariële en beleidsmatige ondersteuning vanuit het ministerie en vermindering van de ambtelijke en bestuurlijke vergaderdruk bij zowel het ministerie als de overige partijen in de ORS.

16

Vraag:

Op welke wijze kunnen de adviezen van de Alderstafel consequenties gaan hebben voor de normen?

Antwoord:

Op 10 maart 2015 heb ik u per brief geïnformeerd over de wijze waarop het advies van de Alderstafel inzake de regel voor de inzet van de vierde baan effect heeft op het wetsvoorstel nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) en het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Kamerstuk 29 665, nr. 212).

In deze brief heb ik aangegeven dat het advies van de Alderstafel niet noodzaakt tot aanpassing van het reeds ingediende wetsvoorstel. Wel dient de concept wijziging van het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), die als bijlage is gevoegd bij de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor het nieuwe stelsel, te worden aangepast aan de hand van het ontvangen advies. Het gaat hierbij om het wijzigen van de volumecap in maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020, evenals het opnemen van de 40/80 norm en de hardheidsclausule op de regel voor de inzet van de vierde baan.

Op basis van het uitgebrachte advies van de Alderstafel heb ik u ter informatie een geactualiseerd concept LVB als gewijzigde bijlage bij de memorie van toelichting op de wijziging van de wet Luchtvaart toegevoegd (Kamerstuk 29 665, nr.212). Het formele voorstel tot wijziging van

het LVB zal in een later stadium in het kader van de voorhangprocedure aan uw Kamer worden voorgelegd.

17

Vraag:

Wanneer kan de Tweede Kamer informatie verwachten over de herijking van projecten en programma's aan de doelstellingen van het Lange termijn spooragenda deel 2 (LTSA-2)?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van 20 mei 2015 over de uitkomsten van de landelijke overlegtafel OV en spoor van 30 april 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 603) worden de uitkomsten van de herijking in het najaar besproken aan de OV en Spoorafels. Besluitvorming loopt vervolgens via het BO MIRT.

Zoals gebruikelijk worden de afspraken in de BO's MIRT aan de Kamer aangeboden en kunnen deze worden besproken in het notaoverleg MIRT eind 2015.

18

Vraag:

Wat is de reden dat er minder hogesnelheidstreinen worden ingezet op het traject HSL-Zuid?

Antwoord:

In het oorspronkelijke vervoersaanbod over de HSL-Zuid zouden 24 V250-hogesnelheidstreinen rijden tussen Nederland en België (16 tussen Amsterdam en Brussel en 8 tussen Breda en Antwerpen). Vanwege het uit dienst nemen van de V250 heeft NS een alternatief HSL-aanbod ontwikkeld. Hierin rijdt de Thalys vaker tussen Nederland en België dan in het oorspronkelijke vervoersaanbod en is de Intercity Brussel (voorheen Beneluxtrein) weer teruggekeerd. De Intercity Brussel wordt gereden met regulier intercitymaterieel. In het alternatieve aanbod rijden in totaal meer treinen over de HSL, maar het betreft minder hogesnelheidstreinen. De reiziger tussen Nederland en België kan in het alternatieve aanbod kiezen uit een hogesnelheidsverbinding, een intercityverbinding of een stoptreinverbinding. In mijn kamerbrief over het alternatieve aanbod (Kamerstuk 22 026, nr. 430) heb ik aangegeven dat uit toetsing van de waarde voor de reiziger blijkt dat de reiziger er met dit aanbod niet op achteruit gaat en dat de wensen voor de reiziger die geuit zijn voor een belangrijk deel zijn meegenomen in het nieuwe vervoersaanbod van NS en NMBS. Dit vervoersaanbod is tevens verankerd in «de concessie voor het hoofdrailnet.

19

Vraag:

Op welke wijze zijn de Beter Benutten-gelden in de binnenvaartsector ingezet?

Antwoord:

In het lopende programma zijn diverse projecten ondersteund op het vlak van binnenvaart. Het gaat om de «mental shift» naar de binnenvaart, om fysieke projecten voor de binnenvaart in Zuid Oost Brabant, maar ook om slimme toepassingen van ICT/ITS, zoals de Blauwe Golf, een informatietool voor o.a. schippers, waarmee zij hun vaarplanning kunnen afstemmen op openingstijden van sluizen en bruggen.

Het vervolprogramma Beter Benutten beoogt samen met regio's en het bedrijfsleven, met name de ICT oplossingen verder uit te rollen naar andere regio's. Daarnaast maken alle regio's nog een nadere analyse van de vrachtautobewegingen (truckspotting). Op basis daarvan gaan de

regionale overheden in gesprek met vervoerders en verladers om te bezien hoe spitsmijdingen kunnen worden gerealiseerd, zo mogelijk ook door het beter benutten van de binnenvaart.

20

Vraag:

Hoeveel tijd zal het nog vergen om overeenstemming te bereiken over de politieke pijler van het Vierde Spoorpakket?

Antwoord:

Op dit moment is over het tijdstip van overeenstemming nog niets met zekerheid te zeggen. Het inkomend Luxemburgs EU Voorzitterschap heeft aangegeven te willen streven naar een akkoord in de tweede helft van 2015 over beide voorstellen van de marktpijler (of politieke pijler) in de EU Raad van Ministers. Een dergelijk akkoord zou dan op de oktober-Transportraad (8/10) of op de december-Transportraad (10/12) kunnen worden vastgesteld. Mocht dit akkoord op de oktober-Transportraad worden bereikt dan kan het Luxemburgs voorzitterschap vervolgens een start maken met de onderhandelingen met het Europees parlement over beide voorstellen van de marktpijler. Afronding van deze onderhandelingen met het Europees parlement – en daarmee definitieve overeenstemming over de marktpijler van het vierde spoorpakket – zou dan wellicht eind 2015 of begin 2016 kunnen plaatsvinden. Ik acht dit scenario niet onrealistisch.

21

Vraag:

Wat is stand van zaken ten aanzien van de onderhandelingen over Single European Sky?

Antwoord:

De onderhandelingen over het voorstel voor een aangepast wetgevingspakket voor de totstandkoming van één Europees luchtruim (de Single European Sky), bevinden zich in dezelfde fase als op 3 maart toen ik u hierover per brief informeerde (Kamerstuk 21 501-33, nr. 532). De situatie is kort gezegd dat de Transportraad op 3 december 2014, met instemming van Nederland, een algemene oriëntatie heeft aangenomen over het voorstel met uitzondering van het artikel dat de clause bevat over het territorium van Gibraltar. Over dit artikel is op hoog politiek niveau een patstelling ontstaan tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Het huidige EU voorzitterschap heeft daarom besloten niet te starten met de vervolgpprocedure totdat deze patstelling is doorbroken. De algemene verwachting is dat op zijn vroegst na de parlementsverkiezingen in Spanje (december dit jaar) ruimte zal ontstaan om de patstelling te doorbreken. Net als u, had ik liever voortgang willen melden ten aanzien van deze onderhandelingen. Voor nu is het echter afwachten hoe de politieke situatie zich zal ontwikkelen. In mijn reactie op uw schriftelijke vragen in voorbereiding op de Transportraad van 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 534), heb ik daarover aangegeven dat het onwenselijk en onverstandig lijkt dat Nederland zich in deze lastige bilaterale kwestie mengt.

22

Vraag:

Hoeveel is er in 2014 en in de voorgaande jaren (2010 t/m 2013) geïnvesteerd dan wel subsidies van rijkswege verstrekt om de benodigde tank- en laadinfrastructuur te verzorgen? Kunt u aangeven tot welke resultaten dit heeft geleid en in hoeverre hier sprake is van een kosteneffectieve maatregel? Kunt u ook aangeven welke verantwoordelijkheid marktpartijen hier zelf in hebben?

Antwoord:

In 2014 en de jaren 2010 t/m 2013 is naast elektrisch rijden, die is beantwoord in vraag 17, aan de volgende tankinfrastructuur geld geïnvesteerd:

- In het kader van de regeling tankinfrastructuur alternatieve brandstoffen zijn er in de jaren 2010–2013, 35 vulpunten (34 CNG/groengasvulpunten en 1 E85 vulpunt) gerealiseerd. IenM/VenW heeft aan 16 vulpunten een financiële bijdrage geleverd, voor bijna € 1 mln. Inmiddels bedraagt het totaal aantal gasvulpunten in Nederland meer dan 130 en er zijn er tientallen in aanbouw zonder rijks subsidie (bron groen gas mobiel). De subsidiebedragen hebben als aanloop voor marktontwikkeling gefungeerd. De kosteneffectiviteit van de rijksbijdrage aan de eerste tankvulpunten in de marktvoorbereidingsfase kan pas worden gemeten wanneer die markt daadwerkelijk is ontstaan.
- Op het gebied van waterstof zijn er de afgelopen twee jaar twee waterstoftankstations gerealiseerd, waarvan één met een bijdrage van het Ministerie van IenM om de weginfrastructuur rond het tankstation gereed te maken. Het tankstation zelf is voor de helft gefinancierd door de EU in het kader van het Ten-T en de andere helft door het betrokken bedrijf. Omdat waterstof nog in de marktvoorbereidingsfase is, kan nog geen inzicht worden verschaft in de kosteneffectiviteit over langere termijn, waarbij het bedrijfsleven internationaal aangeeft dat na medefinanciering van de aanloop door overheden (EU, lidstaten en regionaal) rijden op waterstof een positieve business case oplevert.

23

Vraag:

Hoeveel financiële middelen zijn er door de rijksoverheid beschikbaar gesteld voor de zogenoemde green deals?

Antwoord:

Voor de Green Dealaanpak is het Ministerie van Economische Zaken eerstverantwoordelijk. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt daaraan bij.

Aan de ondersteuning van individuele Green Deals is in 2014 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een bedrag van 0,5 mln euro besteed.

24

Vraag:

Hoe heeft de Europese Commissie gereageerd op het initiatief REACH-UP? Wat is de Nederlandse toekomstige inzet ten aanzien van dit initiatief?

Antwoord:

Tijdens de Milieuraad van 17 december 2014 is REACH-UP besproken. Het verslag daarvan is de Kamer aangeboden op 16 januari 2015 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 544). In aanvulling daarop kan ik u het volgende melden. REACH-UP wil op een aantal terreinen rond regulering van chemische stoffen een meer ambitieuze agenda. Dit betreft onder meer nanomaterialen, hormoonverstorende stoffen en vermindering van kosten voor het bedrijfsleven. De Commissie heeft aangegeven op al deze terreinen actief te zijn en diverse impact assessments uit te willen voeren om opties voor aanvulling of wijziging van de REACH-verordening te onderzoeken. In de loop van 2015 en 2016 zou dit moeten resulteren in voorstellen die besproken kunnen worden met de lidstaten. Als eerste verwacht ik voorstellen voor het efficiënter maken van de autorisatieprocedure, wat met name voor gebruikers van een beperkt volume van op termijn uit te

faseren zorgwekkende stoffen tot kostenverlaging zou moeten leiden. Op de beide andere terreinen is tot nu toe nog weinig voortgang gesignaleerd.

De Nederlandse inzet is op al deze terreinen niet veranderd sinds december: Nederland is van mening dat aanpassing van REACH met betrekking tot eisen aan nanomaterialen en het opstellen van criteria voor hormoonverstorende stoffen urgent is. Daarnaast is blijvende aandacht nodig voor het terugdringen van de kosten die het bedrijfsleven door REACH ervaart, waarbij tegelijkertijd het doel, voor mens en milieu veilig gebruik van stoffen, overeind moet blijven.

25

Vraag:

Waarom is er de afgelopen jaren zo weinig gebruikgemaakt van de Regeling Bijzondere Financiering Bodemsanering?

Antwoord:

De MKB-bedrijven kunnen een aanvraag doen op de garantieregeling in het geval van de aanpak van een bodemverontreiniging. In de afgelopen jaren waren deze aanvragen lager dan het budget van de garantieregeling. De verplichtingenruimte die niet is benut vervalt. Er is geen kasbudget (uitgaven) mee gemoeid.

26

Vraag:

Wat is de voortgang van het gezamenlijke programma gebiedsontwikkeling tweede fase Volkerak-Zoommeer (VZM)? In hoeverre is er zicht op de benodigde financiële middelen?

Antwoord:

In maart 2015 is de bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen Volkerak-Zoommeer ondertekend. Daarmee is de voorbereidingsfase van het programma Ontwikkeling Grevelingen Volkerak-Zoommeer gestart. In deze voorbereidingsfase wordt op verschillende sporen met regionale partijen de bekostiging van de maatregelen uitgewerkt. Een belangrijk onderdeel is dat onder regie van de regio gebiedscoöperaties worden voorbereid om het proces van waardecreatie in het gebied te stimuleren. Verdere uitharding van de financiering van de gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer is nodig om de rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer definitief vast te kunnen stellen. Besluitvorming hierover wordt in 2016 verwacht.

27

Vraag:

Zijn er reeds resultaten bekend van de inzet van kenniscoaches door Stichting Riolering Nederland (RIONED)?

Antwoord:

In de periode tot op heden zijn 18 trajecten van kenniscoaches gerealiseerd. De gemiddelde inzet van een kenniscoach per traject bedraagt 4 dagen. Bij het uitwerkingsproces van het Bestuursakkoord Water (BAW) gaat het om de juiste balans tussen inhoudelijke (kennis) en procesmatige aspecten (cultuur van samen werken). De opzet van het programma in 2012 en de term kenniscoach sluiten hierbij aan. De praktijk leert dat er bij het ene traject meer nadruk ligt op de inhoudelijke ervaringskennis en bij het andere meer de nadruk op de procesmatige kennis. Tot nu toe ging het om de volgende thema's: meten en monitoren, asset-management, planvorming, investeringsprogrammering, sturing en regie. Op basis van de uitgevoerde trajecten van kenniscoaches, kan worden geconcludeerd dat de inzet toegevoegde waarde heeft. Opdrachtgevers van kennis-

coaches zijn positief over de inzet en geven aan dat er met de inzet van een kenniscoach een versnelling en verdieping van het uitwerkingsproces van het BAW heeft plaatsgevonden.

28

Vraag:

Wat zijn precies de doelstellingen van het onderzoeksprogramma Natuurlijk(er) Markermeer/IJmeer (NMIJ)? Welke resultaten heeft het NMJI precies opgeleverd?

Antwoord:

Het Onderzoeksprogramma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ) is gericht op het in beeld brengen, onderbouwen en beschrijven van de meest kansrijke maatregelen voor de ontwikkeling van een toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES) in het Markermeer en het IJmeer. De uitvoering van het NMIJ is eind 2009 gestart en heeft geleid tot meer kennis over ecologische maatregelen die bijdragen aan de realisatie van TBES. Om het huidige systeem om te vormen naar een TBES zijn bijvoorbeeld de ecologische vereisten in beeld gebracht. Ook heeft kennisuitwisseling plaatsgevonden met andere kennisintensieve projecten, zoals de Autonome Neergaande Trend (ANT)-studie, Marker Wadden, Luwtmaatregelen Hoornse Hop en het Deltaprogramma IJsselmeergebied. In het najaar van 2015 worden de resultaten van het NMIJ opgeleverd in een congres, gericht op verder gebruik van de opgedane kennis.

29

Vraag:

Bij hoeveel ladderplichtige bestemmingsplannen is in 2014 ten opzichte van 2013 de Ladder voor duurzame verstedelijking volledig toegepast? Kunt u dit getal duiden?

Antwoord:

Over 2014 zijn nog geen concrete gegevens bekend. Het Planbureau voor de Leefomgeving voert in 2017 opnieuw een onderzoek uit. Inmiddels is het merendeel van de gemeenten zich bewust van het bestaan van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het PBL verwacht dan ook dat het aantal ladderplichtige bestemmingsplannen waarin de Ladder volledig wordt toegepast in 2014 enorm is gestegen.

30

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van de vertraagde aanbesteding OLO-3 voor de vormgeving van de Laan van de Leefomgeving?

Antwoord:

De latere aanbesteding van Olo3 heeft vooralsnog geen gevolgen voor de uiteindelijke vormgeving van de «Laan van de Leefomgeving». De noodzakelijke vervanging van Olo versie 2 door Olo versie 3 is onderdeel van een stapsgewijze aanpak die momenteel wordt uitgewerkt voor de digitalisering van de Omgevingswet.

31

Vraag:

Wat is naar aanleiding van de verkenning uw beleidsinzet ten aanzien van de beleidsopgave smart cities?

Antwoord:

In de lopende beleidsverkenning Smart Cities laat ik de gevolgen van de toepassing van innovatieve technologieën voor de inrichting en het

beheer van de leefomgeving onderzoeken. De verkenning analyseert de mogelijk ingrijpende veranderingen in het gebruik van de ruimte – nu en op de langere termijn. Daarnaast onderzoeken we de randvoorwaarden voor de beschikbaarheid van open data en de ontwikkeling van de ICT-infrastructuur die een succesvolle Smart City ontwikkeling kunnen ondersteunen. Tevens verkennen we samen met een aantal gemeenten de mogelijkheden van het Smart City concept bij een integrale, gebiedsgerichte aanpak. Deze aanpak blijkt goed aan te sluiten bij de lokale behoefte aan een cross-sectorale aanpak en de alliantievorming bij stakeholders ten behoeve van gebiedsontwikkeling. Ook hier blijkt de rol van ontwerp heel krachtig in het zoeken van nieuwe werkwijzen. Ik wil begin volgend jaar uit deze verkenning conclusies trekken over mijn verdere inzet, ook in relatie tot Agenda stad en de Nationale Omgevingsvisie.

32

Vraag:

Werkt het OLO-systeem met het omgevingsloket zoals gewenst? Zo nee, wat moet er nog verder aan gebeuren binnen de omgevingsdiensten?

Antwoord:

Het omgevingsloket online (OLO) werkt zoals gewenst, en ondersteunt de Wabo en Waterwet op een juiste wijze. Ook voor de omgevingsdiensten werkt het OLO correct en zoals gewenst. Er komen bij de OLO-helpdesk geen signalen binnen dat er problemen zijn bij gebruik van OLO door de omgevingsdiensten.

Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe OLO-versie als onderdeel van een stapsgewijze aanpak die momenteel wordt uitgewerkt voor de digitalisering van de Omgevingswet, waarbij er veel aandacht is voor gebruiksvriendelijkheid en flexibiliteit van het systeem om met wijzigingen in wet- en regelgeving om te kunnen gaan.

33

Vraag:

Waarom zijn de onderbestede gelden (€ 286.000) overgeheveld naar de betaling van btw bij de bouw van een waterzuiveringsinstallatie in Bonaire en zijn deze gelden niet blijvend gereserveerd voor de uitvoering van STRONG? Is er geen rekening gehouden met de btw? Is dit btw vanuit een overschrijding van kosten? Was dit te voorzien?

Antwoord:

Het betreft hier geen activiteit die valt binnen het beleidsveld van STRONG, maar een activiteit die gerelateerd is aan goede drink- en afvalwaterinfrastructuur.

Wat de BTW betreft: lenM heeft in 2008 een aanvullende financiële bijdrage beschikbaar gesteld voor de bouw van de waterzuiveringsinstallatie op Bonaire, aanvullend op de subsidie aan Bonaire vanuit het 9e Europeaan Development Fund.

De bijdrage viel onder de toen geldende Nederlands Antilliaanse wetgeving en was daarmee vrijgesteld van omzetbelasting.

Met de introductie van de belastingwet BES op 1 januari 2011 is de vrijstelling vervallen. Hierdoor is lenM over de nog te besteden middelen gehouden btw te vergoeden, in totaal € 286.000. De btw is geen gevolg van een overschrijding en is eenmalig. In 2008 was niet voorzien dat achteraf btw was verschuldigd over de aanvullende financiële bijdrage.

34

Vraag:

Onder welk artikel valt de bouw van een waterzuiveringsinstallatie in Bonaire? Hoort het niet eerder thuis bij artikel 12, namelijk waterkwaliteit?

Antwoord:

De uitgaven van IenM voor drinkwater en afvalwater worden gefinancierd vanaf artikel 13. De bouw van de RWZI behoort tot het verbeteren van de infrastructuur drink- en afvalwater.

35

Vraag:

Welk bedrag is voor de komende jaren gereserveerd voor bodemonderzoeken in het kader van STRONG?

Antwoord:

Voor de komende jaren is op Hoofdstuk XII een bedrag van 300.000 euro per jaar gereserveerd voor onderzoek naar gebruik van de bodem en ondergrond in het kader van STRONG.

36

Vraag:

Kunt u een verklaring geven waarom, ondanks het programma Beter Benutten, de streefwaarde voor acceptabele reistijd in 2014 niet is behaald?

Antwoord:

De indicator acceptabele reistijd heeft betrekking op alle trajecten van het hoofdwegennet. De streefwaarde van 100% geldt voor het jaar 2020. Voor het jaar 2014 is geen afzonderlijke streefwaarde geformuleerd. Ten opzichte van het basisjaar 2001 (86%) is er in 2014 sprake van een verbetering (93%).

In het jaarverslag is tevens aangegeven dat als gevolg van de aantrekkende economische situatie de streefwaarde in 2014 t.o.v. 2013 is afgenomen van 94% naar 93%.

Met het aanlegprogramma en het benuttingsprogramma zet ik maximaal in op de bereikbaarheid en de realisatie van de streefwaarden in 2020.

37

Vraag:

Hoe beoordeelt u de uitspraak dat er geen grote afwijkingen of noodzaak tot bijstelling is als het gaat om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden in relatie tot de toename van het aantal ernstige verkeersgewonden?

Antwoord:

Nederland ligt op koers om het aantal verkeersdoden in 2020 terug te dringen naar 500. Voor het aantal verkeersgewonden ligt de realisatie nog ver af van de doelstelling. Ik blijf ambitieus: indien er in 2015 geen zicht is op het bereiken van deze doelstelling, wil ik bezien of ik een nieuwe ambitieuze onderbouwde doelstelling kan formuleren. Dit als antwoord op de motie van het lid De Rouwe (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 34).

In de brief over het aantal ernstig verkeersgewonden (Kamerstuk 29 398, nr. 431) heb ik gemeld dat ik in overleg met de decentrale overheden en maatschappelijke partners bezie of de doelstelling aangepast zou kunnen worden. Daarover zal ik u in de «gewondenbrief» van eind 2015 informeren, zodat ik daarin ook de laatste ontwikkeling mee kan nemen.

38

Vraag:

In hoeverre is in het programma Beter Benutten, naast het jaar 2014, ook voor de komende jaren een overprogrammering opgenomen?

Antwoord:

Er is geen sprake van overprogramming bij het programma Beter Benutten. Met iedere regio is een maximale Rijksbijdrage afgesproken.

39

Vraag:

Is het beschikbaar stellen van ov-chipkaartdata, als omschreven op pagina 58, hetgeen met de wetwijziging van de Wet Personenvervoer 2000 (Kamerstuk 34 042) wordt beoogd, namelijk gegevens over vervoersstromen openbaar toegankelijk maken voor nieuwe aanbieders van openbaar vervoer?

Antwoord:

Rijk en decentrale overheden hebben in het kader van hun openbaar vervoerbeleid en hun rol als concessieverlener behoefte aan informatie over vervoersstromen in OV-ketens. De informatie is ook van belang voor (toekomstige) vervoerders met het oog op een «level playing field» in aanbestedingsprocedures.

De regels op basis van artikel 30c van het wetsvoorstel (Kamerstuk 34 042) kunnen verplichtingen leggen op alle concessiepartijen, TLS en nieuwe toetreders tot de markt van betaaldiensten. Regelgeving kan aan de orde zijn wanneer via afspraken tussen concessiepartijen niet of onvoldoende in de informatie-behoefte wordt voorzien.

40

Vraag:

Is 60% van het personeel slachtoffer geweest van een incident en wat wordt verstaan onder incident?

Antwoord:

De Kamer wordt via het jaarverslag geïnformeerd over de ontwikkeling van de kengetallen sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer, op basis van rapportages van kennisplatform CROW. De CROW-KpVV Personeelsmonitor levert tweejaarlijks landelijke kerncijfers over onder andere het aantal feitelijke incidenten dat heeft plaatsgevonden bij alle openbaar vervoerbedrijven in het stad- en streekvervoer. Uit dit onderzoek komt naar voren dat in 2014 60 procent van het personeel één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen strafbare incidenten (mishandeling, bedreiging en diefstal) en niet-strafbare incidenten (lastigvallen, treiteren/pesten en spugen). Het percentage medewerkers dat in 2014 een incident heeft meegemaakt is met 60% gelijk aan 2012. Overigens gaf in 2008 nog 69% van het personeel een of meer incidenten te hebben meegemaakt. IenM is samen met VenJ en BZK in gesprek met OV-partijen over maatregelen om de sociale veiligheid van personeel en reizigers te verbeteren.

41

Vraag:

Wat is de reden dat de maatregelen om de veiligheid van personeel in het ov te vergroten in 2014 niet tot een daling van het percentage van personeel dat onveiligheidsincidenten meemaakt, heeft geleid?

Antwoord:

In de vraagstelling van de Personeelsmonitor wordt hier niet specifiek naar gevraagd. Wat de achterliggende reden is waarom het percentage van personeel dat onveiligheidsincidenten heeft meegemaakt niet is gedaald ten opzichte van 2012 is niet onderzocht. Overigens is er wel een daling ten opzichte van eerdere jaren, in 2008 betrof het 69% en in 2010 64%. Uit de Personeelsmonitor komt naar voren dat ruim een kwart van het personeel zich veiliger voelt door de invoering van de OV-chipkaart.

Dit geldt met name voor bus- en metropersoneel (30%). De OV-autoriteiten zijn als opdrachtgevers voor het stad- en streekvervoer samen met de vervoerders verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen voor sociale veiligheid en de verantwoording daarover. IenM is samen met VenJ en BZK in gesprek met OV-partijen over maatregelen om de sociale veiligheid van personeel en reizigers te verbeteren.

42

Vraag:

Kan de regeling met Eigen Veerdienst Terschelling worden toegelicht? Wat is de rol van de provincie in dezen?

Antwoord:

Er is een schikkingsarrangement afgesloten tussen IenM/ Doeksen/TSM en alle partijen die betrokken waren bij de juridische procedures rond de concessieverlening en medegebruik van de Rijksaanlegvoorzieningen in Harlingen en Terschelling. De provincie was hierbij geen partij.

In de schikkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt over het intrekken van juridische procedures en claims en het afzien van nieuwe procedures en claims, over het borgen van eilanderbelangen door de invoering van een Raad van Advies en toezicht op de inspraak daarvan en over de hoogte van het schikkingsbedrag.

De Tweede Kamer is over de inhoud van het arrangement geïnformeerd in de brieven met Kamerstuk 33 750 XII, nrs. 82, 83 en 89. De overeenkomst zelf, ofwel de «vaststellingsovereenkomst», was bijlage bij brief met Kamerstuk 33 750 XII, nr. 82.

43

Vraag:

Kunt u aangeven of het op de post openbaar vervoer (15.01) gaat om incidentele of structurele overrealisatie?

Antwoord:

De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door een incidentele bijdrage (€ 9,0 miljoen) in het kader van een regeling met Eigen Veerdienst Terschelling over veerverbinding met Terschelling

44

Vraag:

Hoeveel is er uitgegeven aan fietsbeleid? En hoeveel aan het ov-loket en het stimuleren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer?

Hoeveel is er uitgegeven aan het stimuleren van het beschikbaar stellen van actuele brongegevens aan informatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer?

Antwoord:

Aan fietsbeleid is circa € 577.000,- uitgegeven, waarvan deels via artikel 14 (574.000,-) en deels via artikel 15 (3.000,-). Er is € 300.000,- aan het OV-loket uitgegeven (subsidie Rover) en € 334.000,- aan het stimuleren van toegankelijkheid, naast de investeringen via het Infrafonds. Voor het beschikbaar stellen van actuele brongegevens aan informatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer is € 1.142.000,- uitgegeven

45

Vraag:

Hoe hoog zijn de verstrekte subsidies?

Antwoord:

De volgende bedragen zijn uitbetaald in 2014:

- ROVER (OV-loket 2013–2015) € 300.000,–
- ROVER (Beleidsondersteuning 2014) € 140.000,–
- Koninklijk Nederlands Vervoer (Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi 2014) € 44.000,–
- Stichting de Geschillen Commissie (Commissie Taxivervoer 2013 en 2014) € 43.000,–
- Kennisplatform CROW (OV-Klantenbarometer 2013 en 2014) € 200.000,–
- Wegverkeer RDW (Gegevensuitwisseling regeling Boord Computer Taxi) € 9.000,–

46

Vraag:

Hoe kan het dat het klantoordeel reizigerspunctualiteit lager is dan de reizigerspunctualiteit zelf?

Antwoord:

In 2014 reed 94,9% van de treinen op tijd (aankomstpunctualiteit 5 minuten), met 1,9 procentpunt boven de gestelde grenswaarde.

In 2014 heeft het klantoordeel «op tijd rijden» (49,9%) een beduidend lagere gerealiseerde waarde dan de aankomstpunctualiteit. Dit is ook lager dan de gestelde grenswaarde.

Dit is volgens NS het gevolg van goede prestaties op het gebied van punctualiteit en de hoge verwachtingen die de reizigers hierdoor hebben. Door de hoge verwachtingen beoordelen reizigers treinen die objectief gemeten op tijd aankomen, niet snel met een zeven of hoger en worden objectief vast te stellen goede prestaties niet altijd doorvertaald in een positief klantoordeel. Het klantoordeel op tijd rijden is in 2014 ten opzichte van 2013 wel verbeterd (3,1 procentpunt).

Bron: NS, Jaarverantwoording over de uitvoering van de vervoerconcessie 2014

47

Vraag:

Waarom is de grenswaarde voor het klantoordeel over op tijd rijden in 2014 niet gehaald?

Antwoord:

Zie antwoord 46.

48

Vraag:

Welke oorzaak ligt ten grondslag aan het niet halen van één van de veiligheidsindicatoren?

Antwoord:

Het betreft hier de doelstelling voor 2013 met betrekking tot het voorkomen van arbeidsongevallen onder spoorpersoneel, gemeten in aantal doden en gewogen zwaargewonden (Fatalities en Weighted Serious Injuries, afgekort FWSI) onder spoorpersoneel per jaar en per miljard treinkilometers. Zoals aangegeven in het op 26 november 2014 naar uw Kamer gestuurde jaarverslag 2013 van de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor (National Safety Authority, afgekort NSA) ILT (Kamerstuk 29 893, nr. 178) is deze in 2013 gestegen van 2,25 naar 3,37 en is er daarmee sprake van een verslechtering. Dit is veroorzaakt door een toename van het aantal gewonden door elektrocuties van 1 in 2012 naar 4 in 2013. Hierdoor is de doelstelling van verbetering voor 2013 niet gehaald.

49

Vraag:

Kunt u toelichten wat de reden is dat er in 2013 geen verbetering heeft plaatsgevonden in het aantal doden en gewogen zwaargewonden (FWSI) onder spoorpersoneel?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 48.

50

Vraag:

Klopt het dat er vanuit twee artikelen subsidie wordt verstrekt aan Rover? Waarom is dit zo geregeld? Hoeveel bedraagt deze subsidie?

Antwoord:

Het klopt dat er sprake is van twee subsidies die betaald worden aan Rover.

Ten eerste is er een subsidie «Beleidsondersteuning». Deze stelt Rover in staat de rol te spelen die in de WP2000 voor de consumentenorganisaties is weggelegd: overleg en advies met NS, ProRail en het ministerie over alles wat voor de reizigers van belang is, bijvoorbeeld in het Locov en de OV- en Spoorafels. Deze subsidie bedroeg in 2014 € 140.000.

Ten tweede is er een subsidie voor het OV loket. Het OV loket vervult een ombudsfunctie voor het OV: het bemiddelt tussen reizigers en vervoerders, het signaleert trends in klachten en doet op basis daarvan aanbevelingen. Dit instituut is inhoudelijk onafhankelijk van Rover maar is daar wel administratief ondergebracht, vandaar dat de subsidie via Rover loopt. Deze subsidie bedroeg in 2014 € 300.000.

Beide subsidies staan op hetzelfde artikel: 15.01.02.

51

Vraag:

Kunt u aangeven in hoeverre de ontwikkeling van Lelystad Airport nadelig is voor natuur en milieu in die omgeving?

Antwoord:

De effecten van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad voor 45.000 vliegbewegingen met groot handelsverkeer zijn zorgvuldig en – naar het oordeel van de m.e.r.-commissie- volledig onderzocht in het Milieueffect-rapport Lelystad Airport en meegewogen in de besluitvorming. De Tweede Kamer is in 2014 over het besluitvormingsproces met betrekking tot het ontwerpluchthavenbesluit en over de MER inhoudelijk geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nrs. 193, 202, 229, 231, 264).

De keuze voor de routes houdt zoveel als mogelijk rekening met recreatie- en natuurgebieden en met de bestaande woonkernen en geplande woonwijken. Zo is er ondermeer voor gekozen om niet over het natuurgebied de Oostvaardersplassen heen te vliegen en van directe negatieve effecten op de milieukwaliteiten van de natuur is geen sprake.

Bij de realisatie van 25.000 vliegbewegingen met groot handelsverkeer op de luchthaven Lelystad worden de effecten op natuur en milieu geëvalueerd alsmede de maatregelen die hiervoor zijn/worden ondernomen. Hierover zijn afspraken gemaakt met alle betrokken partijen en overheden aan de Alderstafel Lelystad.

52

Vraag:

Kunt u het kostenniveau van Schiphol vergelijken met de kostenniveaus van de thuisbases van Etihad, Qatar Airlines en Emirates? Kunt een toelichting hierop geven?

Antwoord:

In de jaarlijkse SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen voor een zelfde pakket van vluchten en vliegtuigtypen betaald moet worden. Het gaat daarbij om zowel de luchthavengelden die de luchthavens zelf in rekening brengen als andere heffingen, zoals de tarieven voor verkeersleiding en overheidsheffingen.

Op basis van deze benchmark kan het kostenniveau van Schiphol vergeleken worden met het kostenniveau van de thuisbasis van Emirates, Dubai. Sinds 2010 zijn de luchthavens Dubai en Istanbul aan de jaarlijkse benchmark toegevoegd. Abu Dhabi, de thuisbasis van Etihad, en Doha, de thuisbasis van Qatar Airways, zitten niet in de benchmark.

Uit de Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2014 blijkt dat Dubai de goedkoopste luchthaven is van de in totaal 11 luchthavens die worden vergeleken. Dubai is in 2014 55% goedkoper dan Schiphol.

53

Vraag:

Kunt u aangeven of de masterplannen van de luchthavens Bonaire, Saba en Sint-Eustatius na de opdrachtverlening in november 2014 binnen het vastgestelde budget blijven?

Antwoord:

De uitvoering van de masterplannen blijven voor het overgrote deel binnen het oorspronkelijk vastgestelde budget. Echter, doordat de ramingen dateren uit de periode 2009–2011 en de uitvoering in de periode 2015–2017 valt, zal er door een wegzakkende euro ten opzichte van de dollar en enkele onvoorziene zaken die niet zijn opgenomen in de oorspronkelijke masterplannen, extra budget noodzakelijk zijn om alle drie de luchthavens te laten voldoen aan de minimale internationale voorschriften voor de vliegveiligheid. Ik onderzoek momenteel welk budget extra benodigd is en op welke wijze dit financieel wordt gedekt binnen de begroting.

54

Vraag:

Wanneer is er zicht op de verbetering van de passeertijden op de hoofdtransportassen?

Antwoord:

De belangrijkste oorzaak van het niet voldoen aan de streefwaarde voor passeertijden op de hoofdtransportassen ligt bij de te lage capaciteit van een aantal sluisen (met name in Zeeland) in relatie tot het aanbod van schepen. In het MIRT wordt daaraan gewerkt. Voor de verbetering van de capaciteit van de Volkeraksluisen wordt dit jaar een aantal quick win maatregelen aan het schutmechanisme uitgevoerd die vanaf 2016 een bijdrage gaan leveren aan het verkorten van de passeertijden. De openstelling van de nieuwe sluis bij Terneuzen is gepland in 2021. Daarnaast worden passeertijden ook beïnvloed door het geplande maar ook en het ongeplande onderhoud aan sluisen. Zo zijn er begin 2014 problemen geweest met de Volkerakbrug. De komende jaren wordt enige verbetering in passeertijden verwacht, maar pas vanaf 2022 mag een structurele verbetering worden verwacht.

55

Vraag:

Wat is de verklaring voor de daling van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag? Wat is de toegevoegde waarde van schepen onder Nederlandse vlag?

Antwoord:

Tot vorig jaar is de vloot onder Nederlandse vlag gegroeid. Naar de oorzaken van de afname van de vloot onder Nederlandse vlag in 2014 is geen onderzoek gedaan. De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar van meerdere factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid van andere landen (waaronder fiscale klimaat en het toestaan van private beveiligers aan boord van zeeschepen) en de individuele prestaties van de ondernemingen. Ieder jaar wordt een maritieme cluster monitor uitgevoerd. Uit de laatste monitor blijkt dat de totale toegevoegde waarde van de zeevaartsector in 2013 € 1,6 mld bedroeg. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen schepen onder Nederlandse of onder buitenlandse vlag.

56

Vraag:

Is er al zicht op verbetering van het scheepvaartregister?

Antwoord:

In de maritieme strategie is de verbetering van het scheepvaartregister opgenomen als een van de actiepunten uit de beleidsagenda. Inmiddels is een aantal verbeteracties geïdentificeerd waaraan gewerkt gaat worden. Zo is ILT momenteel intensief bezig met verbetering van de aanvraagprocedures en -processen.

57

Vraag:

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de bereikbaarheidsverklaringen die zijn gesloten met de regio's voor het beter benutten van de potentie van de binnenvaart? Is de doelstelling gehaald om meer goederen met de binnenvaart te vervoeren?

Antwoord:

Overheden investeren in het wegnemen van knelpunten en het regionale bedrijfsleven heeft daarop de intentie uitgesproken meer gebruik te maken van de binnenvaart. In de regio's Brabant en Twente ambieert het bedrijfsleven op middellange termijn 600 vrachtwagens per etmaal van de weg te halen.

Het is nu nog te vroeg om te kunnen bepalen in welke mate de doelstellingen zijn gerealiseerd. Binnen het programma Beter Benutten zijn primair afspraken gemaakt over het verminderen van de spitsdrukke op de weg. Het beter benutten van de potentie van de binnenvaart is een middel om dat doel te realiseren, maar geen eigenstandig doel. Uiteraard zal wel worden bijgehouden in hoeverre de binnenvaart bijdraagt aan het overkoepelende doel.

Naar verwachting zullen de effecten van maatregelen in de binnenvaart meer tijd vergen dan maatregelen in het domein van de personenmobiliteit. Aanpassingen in de logistieke sector vergen tijd. Het gaat om complexe netwerken en ketens, waarbij er sprake is van wederzijdse afhankelijkheden, langlopende contracten en benodigde fysieke aanpassingen, die op dit moment worden uitgevoerd.

Wat betreft dat laatste wordt er nu volop gewerkt aan het verbeteren van de vaarinfrastructuur in Twente en Brabant. De beoogde betere benutting kan pas daarna plaatsvinden. Op het moment dat het verladende bedrijfsleven daadwerkelijk kiest voor beter gebruik van de binnenvaart,

dan zal naar verwachting – gezien de logistieke voordelen – die modal shift ook structureel van karakter zijn.

58

Vraag:

Wat is de stand van zaken van het actieplan om binnen de International Maritime Organisation (IMO) de administratieve lasten van maritieme regelgeving te verminderen?

Antwoord:

De aanbevelingen van de stuurgroep administratieve lasten zijn in november 2014 overgenomen door de IMO-Council. De Council heeft vervolgens de verschillende wetgevende IMO-Commissies verzocht om met deze aanbevelingen aan de slag te gaan en hiervoor ruimte te creëren in het werkprogramma 2016–2017. Het gaat dan onder meer om het bekijken van de mogelijkheid tot het afschaffen van een aantal informatieverplichtingen en om het verruimen van de mogelijkheden tot het elektronisch afdoen van resterende informatieverplichtingen. Daarnaast zal bij de eerstvolgende bijeenkomst van de IMO-Council een door Nederland – samen met enkele andere landen – ingediend document besproken worden waarin wordt voorgesteld om in het meerjaren strategisch plan van de IMO een duidelijke bepaling op te nemen dat de organisatie de nodige stappen neemt om te verzekeren dat de wetgevende instrumenten van de IMO vrij zijn van onnodige administratieve verplichtingen zonder dat de veilige en milieuverantwoorde vaart daarbij in het geding komt.

59

Vraag:

Wat zijn de redenen dat de doelstellingen voor het tegengaan van geluidshinder voor rijkswegen, spoorwegen noch «overig» zijn behaald? Welke maatregelen worden genomen om deze achterstand zo snel mogelijk in te lopen?

Antwoord:

De verschillen tussen het per einde 2014 geplande restant saneringswoningen en het gerealiseerde restant (op pagina 95 van het Jaarverslag) van de saneringen (vallend onder de Wet geluidshinder, via het Bureau Sanering Verkeerslawaaï) komen voort uit vertragingen en versnellingen bij de voorbereiding en uitvoering van individuele saneringsprojecten. Het betreft normale fluctuaties in de voortgang van projecten. Bij rijkswegen en spoorwegen is sprake van een beperkte vertraging van sanering onder de Wet geluidshinder, bij overige wegen van een versnelling ten opzichte van de verwachte voortgang. Per saldo zijn er meer woningen gesaneerd dan gepland. De verschillen zijn niet structureel en zullen in het normale werkproces van deze saneringsoperatie vanzelf worden ingehaald. Extra maatregelen zijn daarvoor niet nodig.

60

Vraag:

Wat zijn de redenen dat de doelstellingen betreffende luchtverontreinigende stoffen voor NO_x en NH₃ niet zijn gehaald? Welke maatregelen worden genomen om deze achterstand zo snel mogelijk in te halen en op basis waarvan wordt geconcludeerd dat de doelstellingen in 2020 en 2030 voor deze stoffen niet in gevaar komen?

Antwoord:

In 2010 is de doelstelling voor NO_x niet gehaald, doordat er destijds nieuwe inzichten waren over de NO_x-uitstoot door het verkeer (met name het vrachtverkeer). Deze bleken hoger dan tot dan toe bekend was. Sinds

2011 voldoet Nederland wel aan het NEC-emissieplafond voor NO_x. Zoals blijkt uit de ramingen zet de dalende trend door richting 2020 en 2030. Het is dan ook niet de verwachting dat deze doelstellingen in gevaar komen. Bij het vaststellen van de emissiecijfers over 2013 is voor het eerst gebleken dat Nederland niet voldoet aan het NEC-plafond voor NH₃, dat geldt vanaf 2010.

(Informative Inventory Report 2015, RIVM Report 2014-0166). De overschrijding is het gevolg van een andere wijze van berekenen op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten. Hieruit bleek dat een aantal emissiebronnen (afrijping gewassen en gewasresten op het veld) tot dusver onterecht niet is meegeteld en dat enkele emissiefactoren (varkensstallen, aanwending van mest) te laag zijn gewaardeerd. In 2013 waren de emissies 6 kiloton boven het NEC-plafond. Trendmatig is de daling van ammoniak 2–4 kiloton per jaar zodat Nederland met bestaand en voorgenomen beleid binnen enkele jaren weer aan het NEC-plafond kan voldoen. Volgens de emissieramingen kan met het bestaand en voorgenomen beleid aan de doelstellingen voor 2020 en 2030 worden voldaan.

61

Vraag:

Kunt u de stelling dat «[f]iscaal beleid, met name bijstellingstarieven voor leaseauto's, ervoor [heeft] gezorgd dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe verkochte voertuigen in Nederland sterk is gedaald» relateren aan de bevinding van de Algemene Rekenkamer over de fiscale stimulering van elektrisch rijden? Vindt u nog steeds dat er sprake is van een kosteneffectieve maatregel? Heeft u enig zicht op de grootte van de export van deze auto's en kunt u aangeven naar welke landen zij zijn geëxporteerd? Hoe loopt deze ontwikkeling sinds 2010?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer heeft alleen onderzoek gedaan naar de stimulering van (semi-)elektrische auto's. Dat is slechts een klein deel van het totaal aantal nieuw verkochte auto's in Nederland. De lagere bijtellingstarieven zijn ook van toepassing op auto's met een verbrandingsmotor. Door het fiscaal beleid van de afgelopen jaren is de gemiddelde CO₂-uitstoot in Nederland van de nieuw verkochte auto's sneller gedaald dan in de rest van Europa. Uit onderzoek van onder andere PBL blijkt dat de lagere bijtelling een groter effect heeft op het aankoopgedrag van de leaserijder dan een lagere BPM of MRB.

Het zicht op de grootte van de export en van auto's wordt geboden in het onlangs verschenen onderzoek «Instroom, uitstroom en samenstelling van het Nederlandse personenauto wagenpark» (TNO 2015 R10321) dat TNO in opdracht van het Ministerie van IenM heeft uitgevoerd. Dit onderzoek is gepubliceerd op de website

<https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/leefomgeving/mobility-logistics/schone-mobiliteit/nederlands-wagenpark-onderhevig-aan-veranderingen/>

62

Vraag:

Wat zijn de resultaten van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)? Wat rechtvaardigt een verlenging als de Europese normen worden behaald? In hoeverre beoordeelt u alle maatregelen op kosteneffectiviteit? Heeft u inzicht in hoeverre het bronbeleid een bijdrage heeft geleverd aan de doelstellingen? En kunt u deze vraag ook voor de andere maatregelen beantwoorden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het NSL heeft er toe geleid dat Nederland uitstel heeft verkregen tot 2015 om aan de doelstelling voor NO_x te voldoen. De verlenging is mede op

verzoek van de andere overheden om er met elkaar voor te zorgen dat de doelstelling ook op de laatste plekken wordt gehaald. Maatregelen worden primair getoetst aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Bronbeleid leidt tot schonere voertuigen en is dus essentieel voor het bereiken van de doelstellingen en verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Inzicht kan worden gegeven in het totaal van de verbetering van de luchtkwaliteit; niet in elke afzonderlijke specifieke maatregel.

63

Vraag:

Kunt u de subsidies voor taxi's en bestelauto's (Euro-6) en voor vrachtauto's en bussen (Euro-VI) uitsplitsen? Welk bedrag is waaraan uitgegeven?

Antwoord:

In 2014 bedroeg de subsidie voor taxi's en bestel (Euro 6) € 1,833 mln en de subsidie voor vrachtauto's en bussen (Euro-VI) € 9,828 mln. Bij elkaar de € 11,661 mln die in de tabel van de Slotwet wordt genoemd.

64

Vraag:

Hoe gaat u de doeltreffendheid van het beleid op het terrein van ecosystemen en biodiversiteit verbeteren?

Antwoord:

Ecosystemen en biodiversiteit behoren tot het natuurlijk kapitaal. EZ is primair verantwoordelijk voor deze beleidsonderwerpen. Ik richt me met name op het vergroten van de doeltreffendheid van het beleid op het terrein van het natuurlijk kapitaal door zichtbaar te maken waar het natuurlijk kapitaal zich bevindt in Nederland en wat de potentie er van is. De Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal wordt naar verwachting in september 2015 gelanceerd. Daarnaast wordt met concrete voorbeelden geïllustreerd hoe op duurzame wijze met het natuurlijk kapitaal kan worden omgegaan en wordt samen met de betrokken partijen gewerkt aan instrumenten voor bedrijven, overheden en anderen om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de eigen impact op het natuurlijk kapitaal.

65

Vraag:

Zijn de subsidies in het kader van Van Afval Naar Grondstof (VANG) aan de Nederlandse Vereniging van Reinigingsdirecteuren, de Stichting Milieu Centraal en de Stichting Milieukeur eenmalig?

Antwoord:

De NVRD heeft een eenmalige subsidie gehad als uitvloeisel van het VANG programma. De subsidies aan de Stichting Milieu Centraal en de Stichting Milieukeur zijn niet eenmalig. Jaarlijks wordt voor deze stichtingen het subsidiebedrag vastgesteld op basis van de uit te voeren activiteiten. Veel van deze activiteiten, zoals voorlichting en informatie, hebben een meer structureel karakter.

66

Vraag:

Welke taken voert RWS in het kader van VANG uit?

Antwoord:

De acties in het kader van VANG zijn omschreven in de voortgangsrapportage die op 15 april 2015 naar de Tweede Kamer is gestuurd (Kamerstuk 33 043, nr. 41): voor een aantal acties voert RWS taken uit.

- samen met gemeenten is een uitvoeringsprogramma gemaakt om het afval dat bij huishoudens ontstaat te verminderen en meer en beter te recyclen: VANG Huishoudelijk (actie 46);
- het programma wordt uitgevoerd door de NVRD namens gemeenten en door RWS, als uitvoeringsorganisatie van lenM. Taken als programmaleiding, projectleiding en uitvoering van projecten binnen het uitvoeringsprogramma, worden door RWS uitgevoerd;
- door RWS wordt tevens een aantal concrete projecten uitgevoerd; hoogwaardig recycling bevorderen (actie 43), innovatie recycling stimuleren (actie 41), stimuleren verbeterde afvalscheiding (actie 44) en afvalscheiding buitenshuis (actie 48);
- Daarnaast werkt RWS mee aan het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving om hiermee de transitie naar een circulaire economie te bevorderen.

67

Vraag:

Waarom was er een grotere capaciteitsinzet dan geraamd nodig van RWS ten behoeve van de uitvoering van het programma VANG?

Antwoord:

De exacte inhoud van het programma VANG is pas in de loop van 2014 vastgesteld. In de loop van het jaar zijn dan ook aanvullende middelen vrijgemaakt voor de uitvoering van het programma. Deze zijn deels gebruikt voor een intensivering van de inzet van RWS.

68

Vraag:

Wat behelst de uitspraak van de Raad van State over het schietgeluid (beleid)? Is dit van invloed op voorgenomen plannen? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord:

De Raad van State heeft naar aanleiding van een procedure voor een revisievergunning van een defensie-inrichting opmerkingen geplaatst m.b.t. een nadere onderbouwing van de geluidindicatoren en normen voor schietgeluid. In het concept Activiteitenbesluit 4^e tranche zijn nieuwe geluidindicatoren en normen opgenomen, die voor alle schietinrichtingen gaan gelden. Daarbij is rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad en is een nadere toelichting en argumentatie bij de normen opgenomen. Dit concept ligt momenteel voor bij de Raad en zal naar verwachting per 1 januari 2016 in werking treden. Vanaf dat moment zullen deze indicatoren en normen voor alle type inrichtingen waar schietactiviteiten plaats vinden gelden en is het beleid verder geüniformeerd en in lijn met dat voor andere geluidbronnen. Voor ontwikkelingen t.a.v. schietinrichtingen wordt rekening gehouden met de nieuwe systematiek en de nieuwe regelgeving.

69

Vraag:

Wat is de stand van zaken rond de asbestverwijdering en asbestinventarisatie van scholen? Wat is uw verantwoordelijkheid in dezen, anders dan de geleverde bijdrage in de vorm van een handreiking?

Antwoord:

Tussen 2011 en 2013 is actief in kaart gebracht hoeveel scholen beschikken over asbestinventarisatierapport. Vanaf 2013 tot heden zijn deze cijfers bijgehouden. Stand van zaken is dat van het totaal aantal asbestverdachte scholen 87% (6311 scholen) heeft meegedaan, door aan te geven of asbest in het gebouw door een gecertificeerd bureau

geïventariseerd is of niet. Steeds meer scholen hebben een asbestinventarisatie laten uitvoeren: op 1 januari 2015 waren dat er 4192 (66%). Een deel van de overige 21% heeft tussen 2011 en 2013 aangegeven een opdracht te hebben verstrekt voor het uitvoeren van een asbestinventarisatie of deze opgenomen te hebben in de onderhoudsplannen. Bij die meldingen bleek bovendien dat er scholen zijn die aangeven over te gaan tot preventieve asbestsanering, dan wel een sanering opgenomen hebben in hun onderhoudsplannen. Door de aanwezigheid van een asbestinventarisatierapport neemt ook de kennis over aanwezigheid van niet direct gevaarlijke asbesttoepassingen bij de scholen toe.

Ik blijf, in overleg met de PO/VO-raad, communiceren met de scholen over de asbestproblematiek. Op de website van de Atlas Leefomgeving worden de actuele resultaten van de enquête elk half jaar gepubliceerd.

70

Vraag:

Wat is de reden dat de kwaliteitscriteria bij vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) niet langer in rijksregelgeving zullen worden vastgesteld?

Antwoord:

In het kader van de voorbereiding van het wetsvoorstel VTH is er, mede naar aanleiding van het op verzoek van de VNG verschenen rapport Wolfsen van september 2014 inzake een adequate bevoegdheidsverdeling voor de uitvoering van VTH taken, voor gekozen de vaststelling van kwaliteitscriteria op te dragen aan het voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving verantwoordelijke bevoegde gezag, te weten gemeenten en provincies. Dit sluit ook aan op de uitgangspunten van de in voorbereiding zijnde Omgevingswet. Bestuurlijk is afgesproken dat door VNG en IPO wordt gewerkt aan een modelverordening die op 1 juli 2015 gereed zal zijn. Deze modelverordening kan door gemeenten en provincies worden gebruikt voor het per gemeente en provincie vaststellen van het kwaliteitsniveau.

Om zoveel mogelijk eenduidigheid te bereiken, is in het wetsvoorstel VTH wel voorgeschreven dat binnen elke omgevingsdienst sprake moet zijn van één eenduidig pakket kwaliteitscriteria. Voorts is bepaald dat tussen de 6 BRZO omgevingsdiensten sprake moet zijn van één uniform pakket aan kwaliteitscriteria.

In de dagelijkse praktijk wordt door omgevingsdiensten overigens vaak gebruik gemaakt van de zogenoemde kwaliteitscriteria 2.1 die het kader van de totstandkoming van het stelsel van omgevingsdiensten in 2011 en 2012 in interbestuurlijk kader zijn ontwikkeld en bestuurlijk zijn vastgesteld. Deze kwaliteitscriteria vormen ook de basis voor de bovengenoemde modelverordening van VNG en IPO.

71

Vraag:

Wat is het handelingsperspectief wanneer gemeenten en provincies onvoldoende inhoud geven van het opnemen hiervan in gemeentelijke en provinciale verordeningen? Wie heeft in dat geval doorzettingsmacht?

Antwoord:

Interbestuurlijk toezicht is mogelijk op de aanwezigheid van de gemeentelijke en provinciale verordeningen. Dit is echter niet mogelijk op de inhoud van deze gemeentelijke en provinciale verordeningen. Om die reden is in interbestuurlijk overleg tussen Rijk, IPO en VNG vastgesteld dat er een ultieme wettelijke waarborg moet komen. Hierin voorziet het wetsvoorstel VTH. Er is voorzien in de mogelijkheid van een «ultimum remedium» amvb. Deze amvb kan inwerkingtreden nadat een onafhankelijk en evaluatief onderzoek heeft plaatsgevonden naar de zorgplicht van

gemeenten en provincies voor wat betreft de kwaliteit van VTH. Als blijkt dat deze zorgplicht onvoldoende doeltreffend is, kunnen bij amvb regels worden gesteld over de kwaliteit van de uitvoering en handhaving van taken. Daarbij zal het Rijk de voor de betrokken gemeenten en provincies vast te stellen regels gelijk laten luiden aan de regels in de door VNG en IPO ontwikkelde modelverordening. Het is dan ook het Rijk, in concreto de Minister van Infrastructuur en Milieu, die uiteindelijk doorzettingsmacht heeft.

72

Vraag:

Welke concrete resultaten heeft het wijzen van scholen op hun verantwoordelijkheid ten aanzien van asbest gehad?

Antwoord:

Tussen 2011 en 2013 is actief in kaart gebracht hoeveel scholen beschikken over asbestinventarisatierapport. Vanaf 2013 tot heden zijn deze cijfers bijgehouden. Stand van zaken is dat van het totaal aantal asbestverdachte scholen 87% (6311 scholen) heeft meegedaan, door aan te geven of asbest in het gebouw door een gecertificeerd bureau geïnventariseerd is of niet. Steeds meer scholen hebben een asbestinventarisatie laten uitvoeren: op 1 januari 2015 waren dat er 4192 (66%). Een deel van de overige 21% heeft tussen 2011 en 2013 aangegeven een opdracht te hebben verstrekt voor het uitvoeren van een asbestinventarisatie of deze opgenomen te hebben in de onderhoudsplannen. Bij die meldingen bleek bovendien dat er scholen zijn die aangeven over te gaan tot preventieve asbestsanering, dan wel een sanering opgenomen hebben in hun onderhoudsplannen. Door de aanwezigheid van een asbestinventarisatierapport neemt ook de kennis over aanwezigheid van niet direct gevaarlijke asbesttoepassingen bij de scholen toe.

Ik blijf, in overleg met de PO/VO-raad, communiceren met de scholen over de asbestproblematiek. Op de website van de Atlas Leefomgeving worden de actuele resultaten van de enquête elk half jaar gepubliceerd.

73

Vraag:

Bij wie is de website van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) in beheer?

Antwoord:

De website van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) is in beheer bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Binnen het ministerie is het functioneel beheer, applicatiebeheer en technisch beheer onder gebracht bij het onderdeel Centrale Informatievoorziening van de directie Integrale Bedrijfsvoering IenM (IBI) en de helpdesk bij het onderdeel Leefomgeving (Infomil) van Rijkswaterstaat (RWS).

Met ingang van het najaar 2014 is de operationele aansturing van de doorontwikkeling van het LAVS ook ingeregeld bij RWS/Leefomgeving

74

Vraag:

Klopt het dat de hoofddirecteur van de KNMI beschikt over een dienstauto met chauffeur, waarvan vrijwel dagelijks gebruik wordt gemaakt?

Antwoord:

Ja dit klopt; dit is georganiseerd conform de departementale regels.

75

Vraag:

Waarom was de bijdrage aan de World Meteorological Organization (WMO) niet opgenomen in de begroting van 2014? Klopt het dat het daarbij gaat om een bedrag van € 1,8 miljoen? Waaruit wordt dit bedrag alsnog gedekt en waarvan gaat dit ten koste?

Antwoord:

Het bedrag van € 1,8 miljoen betreft een verplichtingsbedrag dat ten onrechte niet was opgenomen in de oorspronkelijk begroting 2014. Deze verplichting was bedoeld om een verplichting aan te kunnen gaan voor de contributies WMO van de jaren 2014 en 2015. Dit is in de begrotingsvoorbereiding 2015 hersteld en toegevoegd aan de begroting. In de kas waren deze bedragen wel opgenomen. Er was dus geen sprake van een dekkingsprobleem en dit is niet ten koste gegaan van andere betalingen.

76

Vraag:

Kunt u aangeven of de capaciteit en de middelen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voldoende zijn om haar taken naar behoren te volbrengen?

Antwoord:

De ILT maakt keuzes en stelt prioriteiten ten aanzien van de inzet van de beschikbare capaciteit. Dat gebeurt op basis van risicoanalyses, beleidsdoelen en daar waar het meeste rendement vanuit het perspectief van naleving wordt verwacht. Door gelijktijdig de werkprocessen te uniformeren, te vernieuwen en de informatiehuishouding daarop aan te passen, kan de inspectie haar taken verantwoord blijven uitvoeren.

77

Vraag:

Kan de aanvraag van 1.000 nieuwe machinistenvergunningen worden toegelicht?

Antwoord:

Tijdens een vergunningverlenende audit in februari 2014 bij de spoorwegonderneming NedTrain B.V. bleek dat een groot deel van de rangeeractiviteiten wordt uitgevoerd in samenwerking met de spoorwegonderneming NS Reizigers B.V. Machinisten van NedTrain B.V. voeren hierbij werkzaamheden uit onder de verantwoordelijkheid van NS Reizigers B.V. en andersom voeren machinisten van NS Reizigers werkzaamheden uit onder de verantwoordelijkheid van NedTrain B.V. Voor deze werkzaamheden is een machinistenvergunning noodzakelijk. Hoewel van circa 1.000 machinisten van NS Reizigers B.V. en NedTrain B.V. het «oude» bevoegdheidsbewijs nog niet was verlopen, moest voor deze medewerkers alsnog versneld voor 1 november 2014 een machinistenvergunning worden aangevraagd gezien hun werkzaamheden.

78

Vraag:

Bij welke ondernemingen/organisaties is overgegaan tot administratiecontroles in plaats van objectinspecties? Wat zijn hiervan de risico's?

Antwoord:

Bij goede naleving door bedrijven met adequate veiligheidsmanagementsystemen, waaruit de inspectie kan opmaken of de naleving geborgd is, kan de inspectie volstaan met systeemtoezicht in combinatie met object- en administratiecontroles. Als blijkt dat een vorm van toezicht bij een ondertoezichtstaande niet volstaat, stemt de inspectie het instrumentarium af op die nieuwe realiteit. Een aanpassing van het instrumentarium is geen risico, maar laat zien dat wordt ingespeeld op de situatie. In het

jaarverslag 2014 van de Inspectie Leefomgeving en Transport is meer in detail aangegeven waar verschuivingen in het instrumentarium zijn opgetreden.

79

Vraag:

Wat wordt bedoeld met «door de taakveranderingen binnen dit domein in de afgelopen jaren wordt nog gezocht naar een effectief evenwicht in de wijze van toezichtuitoefening»? Op welke wijze is en wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord:

Het toezicht op marktproducten is gebundeld en daarbij is gezocht naar een effectief evenwicht in de wijze van toezichtuitoefening. In 2014 zijn de inspecties meer gericht geweest op bedrijven dan op producten, hierdoor is het evenwicht verschoven van objectcontroles naar administratiecontroles. De Kamer wordt hierover ingelicht in zowel het meerjarenplan als het Jaarverslag van de ILT.

80

Vraag:

Waaruit bestaat de wijziging in registratiesystematiek van toezicht op risicovolle bedrijven bij het toezicht op Defensie? Is door deze wijziging van de administratie nog een vergelijking te maken met voorgaande inspectiejaren?

Antwoord:

Als gevolg van continue verbetering van processen en interne procedures binnen ILT is de afhandeling van de registratie van meldingen van defensie-instellingen gewijzigd. Het toezicht op defensie-instellingen geschiedt risicogestuurd. Dat wil zeggen: daar waar het risico op niet-naleving van wetgeving het grootst is. In dat licht worden meldingen van defensie-instellingen inmiddels gekarakteriseerd en beoordeeld. Dit maakt dat een vergelijking ten opzichte van eerdere jaren moeilijk te maken is.

81

Vraag:

Hoeveel werkelijke objectcontroles hebben er plaatsgevonden (van de 113% in de genoemde planning)? Wordt de planning voor 2015 aangepast? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In 2014 hebben 6.418 administratiecontroles plaatsgevonden en 37.438 objectinspecties. De planning voor een volgend jaar wordt afgestemd op de ervaringen in de periode daarvoor. In 2015 is het aantal geplande objectinspecties omlaag en het aantal administratiecontroles omhoog gegaan. In het jaarverslag 2014 en het meerjarenplan 2015–2019 van de Inspectie Leefomgeving en Transport is meer in detail aangegeven welke inspecties waar hebben plaatsgevonden respectievelijk welke aantallen voor 2015 en volgende jaren zijn gepland.

82

Vraag:

Hoeveel procent van de 82% objectinspecties bij het domein Water, bodem en bouwen heeft daadwerkelijk plaatsgevonden? Op grond van welke criteria zijn deze objectinspecties vervangen door administratieve inspecties?

Antwoord:

In 2014 zijn 3.357 objectinspecties binnen het domein Water, Bodem en Bouwen uitgevoerd. In het jaarverslag 2014 van de Inspectie Leefomgeving en Transport is een verdere verdeling van deze inspecties over het werkveld gegeven. Daarbij is ook een toelichting gegeven bij significante verschuivingen ten opzichte van de geplande maatregelen.

83

Vraag:

Waaruit bestaat een dergelijke administratieve inspectie? Wordt hierbij steekproefsgewijs informatie gecheckt? Of wordt daarbij uitgegaan van de informatie die door een derde wordt aangeleverd?

Antwoord:

Een administratieve inspectie bestaat uit een controle waarbij via het bestuderen van registraties van het bedrijf wordt nagegaan of de praktijk voldeed aan (een deel van) de eisen die daaraan gesteld zijn en of er in het verleden gewerkt werd volgens het gedocumenteerde systeem.

84

Vraag:

Op basis van welke criteria baseert de inspectie haar optreden bij risicoselectie?

Antwoord:

De inspectie vult het toezicht risicogericht in. Dat wil zeggen dat het toezicht wordt toegespitst op de sectoren en bedrijven waar de kans op niet-naleving van wetten en regels het grootst is. Hiervoor zijn nalevingsnormen, prestatie-indicatoren en risicoselectie nodig. Bij de risicoselectie wordt gebruikt gemaakt van informatie over het eerdere nalevingsgedrag van bedrijven en van informatie uit meldingen en signalen van derden. Daarnaast worden aanvullende criteria toegepast, die per toezichtsdomein variëren en die afhankelijk zijn van de specifieke kenmerken van de sectoren en bedrijven in deze domeinen. Deze criteria hebben bijvoorbeeld betrekking op de omvang van de sectoren en bedrijven, de activiteiten die de bedrijven uitvoeren en de locaties waar deze activiteiten plaatsvinden.

85

Vraag:

Hoeveel van de honderden openstaande vacatures betreffen functies bij de inspectie?

Antwoord:

Eind 2014 had de inspectie 34 vacatures.

86

Vraag:

Zijn er ondertoezichtstaanden waarmee (nog) geen handhavingconvenanten zijn afgesloten? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

In het Jaarverslag ILT 2014 staat een overzicht van de meer dan 100 bedrijven waarmee een convenant is afgesloten. De inspectie sluit op aanvraag convenanten met (grote) bedrijven die de wet- en regelgeving aantoonbaar goed naleven. De inspectie houdt toezicht op de naleving van wetgeving in een breed spectrum en heeft vele duizenden ondertoezichtstaanden, variërend van individuele personen tot grote bedrijven. Een klein deel van die kring ondertoezichtstaanden heeft een convenant met ILT gesloten. Het is niet aan te geven met hoeveel ondertoezichtstaanden geen convenant is afgesloten.

87

Vraag:

Wat is de reden dat er in 2014 over de hele linie meer storingen in de Nederlandse nucleaire installaties opgetreden zijn dan verwacht?

Antwoord:

In 2014 zijn 19 storingen opgetreden in de Nederlandse nucleaire installaties. Dat is niet veel meer dan het gemiddelde aantal storingen over 2010–2014 (16 storingen). Overigens is de ernst van de gerapporteerde storingen in 2014 geringer dan die in de afgelopen jaren aan de orde was. Een nadere analyse van het aantal en de aard van de storingen zal u rond de zomer worden aangeboden in de vorm van de jaarlijkse «Rapportage ongewone gebeurtenissen in Nederlandse nucleaire inrichtingen in 2014».

Overigens verschilt het aantal storingen per kalenderjaar logischerwijs. Het aantal storingen is immers niet voorspelbaar. Een afwijking tussen planning en realiteit is daarom niet te voorkomen. De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) reageert flexibel op het aantal en de aard van storingen die in de Nederlandse nucleaire inrichtingen optreden en past de planning van haar werkzaamheden zo nodig hierop aan.

88

Vraag:

Kunt u aangeven wat de problemen waren bij Defensie omtrent de naleving van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en of er al aantoonbare verbeteringen zijn ten opzichte van 2014?

Antwoord:

De naleving van de Wabo-wet en -regelgeving bij Defensie schoot in 2014 op diverse onderdelen tekort. Uit uitgevoerde controles bleken bijvoorbeeld veel verschillende overtredingen in de vorm van het niet tijdig keuren van koel- en stookinstallaties tot het tekortschieten in de juiste opslag van gevaarlijke stoffen. Eind 2014 is een plan van aanpak door Defensie opgesteld voor het bereiken van die betere naleving.

89

Vraag:

Wanneer is er meer duidelijkheid omtrent de herprogrammering van de Boordcomputer taxi (BCT) en duidelijkheid rondom de specificaties?

Antwoord:

De gewijzigde specificaties zijn in april 2015 in werking getreden. De verwachting is dat een deel van de taxi's al eind dit jaar de benodigde nieuwe software op de BCT geïnstalleerd kan hebben. Uiterlijk 1 juli 2016 moeten alle taxi's beschikken over een BCT die voldoet aan de nieuwe specificaties.

90

Vraag:

In hoeverre beschikt de ILT over voldoende handhavingsinstrumenten om de handhaving van cabotage goed vorm te geven?

Antwoord:

Per 1 juli 2013 is overtreding van de Europese verordening inzake cabotage strafbaar gesteld via de Wet wegvervoer goederen (WWG). De ILT heeft daarmee de nodige instrumenten in handen gekregen om bij weginspecties te kunnen handhaven. Overtredingen op heterdaad worden standaard bestraft met een boete van 4.200 euro. Ook mag de chauffeur in

zo'n geval pas zijn weg vervolgen als de overtreding is opgeheven. Het beboeten van een buitenlandse chauffeur heeft beperkingen. Bij niet-betaling gaat het proces-verbaal naar het OM, dat aan de betreffende lidstaat een verzoek tot rechtshulp zal richten voor nader onderzoek en afdoening. In de meeste gevallen wordt deze boete direct betaald. In alle gevallen informeert de ILT de betreffende buitenlandse inspectiedienst.

91

Vraag:

Op welke wijze wordt de fraude van de digitale tachograaf tegengegaan, welke maatregelen heeft u hiertegen getroffen? Welke maatregelen zijn er nodig in Europees verband? En hoe verhouden de boetes zich tot de ons omringende landen?

Antwoord:

Door middel van thematische en risicogerichte controleacties ziet de inspectie, in nauwe samenwerking met de politie en de RDW, toe op manipulatie van tachografen. Daarnaast let de inspectie ook bij elke reguliere objectinspectie langs de weg op manipulatie. Bij manipulatie volgt een administratiecontrole bij de onderneming. De inspectie informeert buitenlandse inspectiediensten in geval van overtredingen door buitenlandse vervoerders.

Het ERRU-strafregister zal moeten leiden tot Europees afgestemde interventies, gericht op verdere vervolging binnen de lidstaat van vestiging en uiteindelijk het uit de markt nemen van veelplegers. Binnen Europa is het wenselijk te komen tot meer kennis en kunde over tachograaffraude vanwege de steeds verfijnder wordende aard van de fraude (van magneet naar manipulatie motormanagement). Daarnaast constateert de inspectie grote verschillen in de hoogte van de boetebedragen (ook vanwege de relatie met proportionaliteit) en toepassing van het handhavingsbeleid binnen Europa (bijvoorbeeld de relatie 28 dagenperiode en op te leggen boetes).

92

Vraag:

Wat voor maatregelen treft u om het aantal stoptonend-seinpassages nog verder te laten dalen?

Antwoord:

Zoals onder andere toegelicht in de brief aan uw Kamer van 23 juni 2014 (kamerstuk 29 893, nr. 171) wordt in het zogenaamde «STS-verbeterplan», in lijn met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het incident bij Amsterdam Westerpark, ingezet op een drietal elkaar versterkende categorieën van maatregelen:

- Het verminderen van de kans op een rood sein door het conflictvrij plannen en houden van de dienstregeling. Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 28 mei 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 168) is het streven er op gericht om met ingang van de dienstregeling 2016 een conflictvrije dienstregeling te hebben.
- Het verminderen van de kans om door een rood sein te rijden, bijvoorbeeld door het verder verbeteren van de alertheid van machinisten. Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 20 augustus 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 172) wordt hiervoor het waarschuwingssysteem ORBIT (Oogst RemcurveBewaking In Trein) geïmplementeerd. Dit is een hulpmiddel dat de machinist in de cabine met een gesproken boodschap waarschuwt als hij te snel naar een rood sein toe rijdt.
- Het verminderen van de kans op een ongeluk in geval er toch door rood gereden wordt, bijvoorbeeld door de verdere implementatie van het systeem Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie

(ATB-Vv). Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 25 november 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 177) worden 400 extra ATB-Vv-installaties aangelegd op de zogenaamde «A2-corridor» tussen Alkmaar en Maastricht en op de Brabantroute tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Op beide corridors zal in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer toenemen en zal deze ATB-Vv-realisatie dan ook naar verwachting een substantiële bijdrage leveren aan het vergroten van de spoorveiligheid.

93

Vraag:

Is het uw inschatting dat de ILT tegen 1 juli 2016 het hebben van een Boordcomputer taxi kan gaan handhaven?

Antwoord:

Ja. De ILT kan volledig handhaven als BCT's een update hebben ondergaan gebaseerd op de nieuwe specificaties. De Regeling waarin deze zijn vastgelegd is onlangs gepubliceerd. Nu volgen de softwareontwikkeling, certificering en uitrol van de software. Voor uitvoering deze stappen is in Regeling de tijd geboden tot uiterlijk 1 juli 2016.

94

Vraag:

Gaat u maatregelen treffen om de eisen bij de burgerluchtvaart te verhogen?

Antwoord:

Zoals in het onderliggend jaarverslag al is aangegeven is de naleving in de commerciële luchtvaart hoog en bestaat er veel aandacht voor veiligheid en veiligheidsmanagement. De Europese regelgeving speelt actief in op nieuwe veiligheidsrisico's. Op basis van die Europese regelgeving worden luchtvaartbedrijven periodiek gecontroleerd. De Inspectie is gehouden om periodiek binnen een tijdsbestek van 24 maanden aantoonbaar toezicht te houden op alle regels die van toepassing zijn op het betreffende bedrijf. De Inspectie wordt hierop door EASA geaudit. Daarnaast wordt het toezicht risicogestuurd uitgevoerd. Daartoe zet de inspectie de beoordeling van een bedrijf om in een risicoprofiel. Aan de hand van risicoprofielen van bedrijven en bedrijvensectoren wordt bepaald of er meer of minder toezicht plaatsvindt en welke interventies nodig zijn om tot betere naleving te komen. Dit is een continu proces.

95

Vraag:

Kunt u een verklaring geven voor het gegeven dat het naleefpercentage van de REACH-bepalingen bij distributeurs en formuleerders minder is dan 50%? In hoeverre heeft dit te maken met de complexiteit en mate van detail van de regelgeving?

Antwoord:

De regelgeving rond veiligheidinformatiebladen wordt met name door MKB-bedrijven als complex ervaren, en dit heeft een negatief effect op de naleving. Daarbij speelt mee dat het om een groot aantal verschillende stoffen gaat met een grote diversiteit aan gevaarlijke effecten. De naleving is overigens bij formuleerders beter dan bij distributeurs. In mijn brief van 11 februari 2015 behandel ik oplossingen om de naleving te verbeteren en de kosten voor het MKB te verminderen, zoals voorlichting, tools en verduidelijking in de regelgeving zelf. Van professionals mag wel worden verwacht dat zij de gevaren kennen van stoffen waar zij mee werken en hun werknemers en afnemers daarvan in kennis stellen.

Vraag:

Kunt u aangeven op welke wijze u de aanbevelingen van de ARK in het verantwoordingsonderzoek 2013 inzake de Brede doeluitkering (BDU) heeft verwerkt? Op welke doelstellingen wordt er nu gestuurd, hoe wordt hier verantwoording over afgelegd? Kunt u aangeven waarom ervoor gekozen is om de financiële middelen voor het programma Beter Benutten via de BDU te verstrekken? In hoeverre is er zicht op de cofinanciering en wordt er verantwoording afgelegd over de resultaten?

Antwoord:

De doelstelling voor de BDU is niet aangepast. De BDU dient besteed te worden aan verkeer- en vervoersdoeleinden. Wel wordt de BDU voor de provincies overgeheveld naar het Provinciefonds.

De regio's zijn vrij in de afweging omtrent de besteding van de middelen. Naast BDU zetten regio's ook eigen middelen in voor het uitvoeren van hun verkeer- en vervoersbeleid. De verantwoordelijkheid voor de doelmatige besteding van de BDU-gelden ligt bij de provincies en de samenwerkingsgebieden waar Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn gelegen. Over de rechtmatigheid van de bestedingen van de bijdragen uit de brede doeluitkering verkeer en vervoer rapporteren de overheden jaarlijks door middel van een accountantsverklaring. Over de doelmatigheid van de bestedingen rapporteren de overheden horizontaal aan de eigen democratische organen.

Wel is de regie op de OV keten versterkt. Samen met de decentrale overheden heeft IenM de ambitie om een goed systeem van openbaar vervoer realiseren met als doel de deur tot deur reis te verbeteren. Deze ambitie is verwoord in de Lange Termijn Spoor Agenda 2 (LTSA 2) die op 28 maart 2014 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Om die ambitie te realiseren, is goede samenwerking tussen de ketenpartners cruciaal. Die samenwerking krijgt vorm in de inrichting van wat we noemen landelijke en landsdelige OV- en spoortafels.

Het programma Beter Benutten bouwt voort op de bestaande praktijk waarbij convenanten gezamenlijk met regio's worden afgesloten waarin afspraken zijn gemaakt over uit te voeren activiteiten. In dat kader zijn voorwaarden in de vorm van afspraken gesteld, in dit geval de Plannen van Aanpak van het Programma Beter Benutten.

De financiële afwikkeling vindt vervolgens plaats via de uitkering op basis van de wet BDU verkeer en vervoer. De wet BDU maakt de route mogelijk via de BDU voor de overdracht van financiële middelen zoals in het geval van Beter Benutten. In de BDU beschikkingen die eind 2014 zijn verzonden, zijn geen eisen gesteld aan de besteding van de BDU middelen, anders dan die voortvloeien uit de wet BDU zelf.

In de Plannen van Aanpak, die door alle partijen zijn getekend is behalve de Rijksbijdrage ook de cofinanciering van regio en bedrijfsleven opgenomen en de afspraken rond de monitoring en evaluatie

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de kasschuiven in 2014? En wat betekenen die voor de investeringen in wegen, spoor en vaarwegen in 2014 en wat voor de komende jaren? Wat zijn de oorzaken van de kasschuiven? Wat is toe te schrijven aan vertraging van projecten? Wat is toe te schrijven aan beheer en onderhoud?

Antwoord:

Investeringen in aanleg, beheer en onderhoud zijn gebaat bij continuïteit en een kasbeeld met beperkte schommelingen. In de Infrastructuurfonds-begroting was in de jaren na 2014 sprake van een tijdelijke terugloop van de totale beschikbare middelen. Bij het realiseren van meerjarige

infrastructuurprojecten is dit een moeilijk te beheersen situatie. Hiervoor heb ik – samen met de Minister van Financiën – een kasschuif toegepast. Met deze kasschuif is het mogelijk de programmering zonder vertraging door te zetten. De kasschuif heeft geen effect op de beschikbare middelen voor Beheer en Onderhoud.

98

Vraag:

Kunt u toelichten waarom er zowel op wegen als spoor sprake is van een lagere realisatie dan was begroot? Wat zijn de oorzaken en hoe verhoudt zich dit tot bijvoorbeeld de toenemende filedruk?

Antwoord:

De lagere realisatie kent diverse oorzaken. Ongeveer de helft van de lagere uitgaven zijn te verklaren door overboekingen naar andere begrotingen, zoals naar de provincies via de Brede Doeluitkering. Deze middelen zijn dus wel uitgegeven, maar niet op de begroting van het IF. Daarnaast zijn er bijvoorbeeld lagere uitgaven door minder opgetreden risico's zoals onder andere lagere uitgaven voor nadeelcompensatie dan vooraf geraamd. Uitgaven die in 2014 niet zijn gedaan schuiven vanwege het werken met een fonds door naar het volgende jaar en hebben dan ook geen effect op de beschikbare budgetten of programmering in het Infrastructuurfonds. De toenemende filedruk wordt veroorzaakt door de toename van het aantal voertuigkilometers de afgelopen maanden. Dit heeft geen directe relatie met de Rijksbegroting.

99

Vraag:

In hoeverre wordt bij de nieuwe vormgeving van de informatievoorziening/informatisering binnen het ministerie rekening gehouden met de kritiek van de ARK over de veiligheid van de ICT-systemen van het ministerie?

Antwoord:

Bij de nieuwe vormgeving van de informatievoorziening/informatisering houdt lenM onder andere rekening met de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer door versterkte inzet op de volgende principes: lijnmanagement meer aanspreken als eigenaar van informatiesystemen en de beveiliging ervan; een beveiligingsorganisatie (CIO/CISO/BVA) die het management ondersteunt in het doorlopen van jaarlijkse plan-do-check-act cyclus. Het programma Beveiligd Werken van RWS geeft best practice te zien die navolging verdient. Bij het ontwerpen/aanbesteden van Informatie systemen worden informatiebeveiligingseisen (zoals Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst) voortaan standaard meegenomen.

100

Vraag:

Kunt u aangeven of er in 2014 meer spoedeisende reparatiewerkzaamheden nodig waren omwille van de veiligheid? Zo ja, welke, welke omvang hadden zij en hoe verhoudt dit zich met het uitgangspunt dat er voldoende financiële middelen aanwezig zijn voor beheer en onderhoud?

Antwoord:

Spoedeisende reparatie werkzaamheden omwille van de veiligheid zijn regelmatig aan de orde. Het gaat dan vaak om de gevolgen van ongevallen, waarna herstelwerkzaamheden met spoed geboden zijn. Denk bijvoorbeeld aan zaken als herstel van brandschade of reparatie van geleiderails. Daarnaast komen ook minder frequent zaken voor als gaten in het asfalt of uitvallende signalering. Deze schades worden meestal

gerepareerd binnen het contract van de aannemer die het vaste onderhoud uitvoert.

De passage in het jaarverslag heeft betrekking op één specifiek geval. Hier is bij herberekening van de sterkte van de brug aan de hand van de meest recente Europese richtlijnen voor de belasting van bestaande kunstwerken gebleken, dat deze brug niet voldeed bij de verkeersbelasting op dat moment. Dat resulteerde in een verkeersmaatregel die beperkingen stelde aan het gebruik en die zou leiden tot veel verkeershinder. Om ervoor te zorgen dat de doorstroming van het verkeer tussen Rotterdam en Zeeland zo min mogelijk hinder zou ondervinden hadden de reparatiewerkzaamheden een spoedeisend karakter. Deze werkzaamheden behoren niet tot het reguliere vaste onderhoud. Daarom is in dit geval in afwijking van de nationale aanbestedingsregelgeving gehandeld door contractering van een marktpartij voor een bedrag van € 5,1 miljoen op basis van een enkelvoudige onderhandse gunning.

Deze afwijking van de aanbestedingsregelgeving was van incidentele aard. Voor spoedeisende reparatiewerkzaamheden was en is ruimte binnen de budgetten voor beheer en onderhoud.

101

Vraag:

Met welk doel is het voorschot op artikel 22 (externe veiligheid en risico's), waarin een fout zit van € 2,4 miljoen, verleend aan de Sociale Verzekeringsbank?

Antwoord:

De voorschotverlening ad € 2,4 mln. aan de Sociale Verzekeringsbank heeft betrekking op de uitvoering van de TNS-regeling ten behoeve van de tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers van mesothelioom. Door de ADR (Accountantsdienst Rijk) is niet de omvang van dit voorschotbedrag als «fout» aangemerkt, maar de in 2014 gevolgde procedure bij het verlenen van het voorschot, in het bijzonder het terugbrengen van het aantal voortgangsrapportages. In 2015 moet daarom bij de voorschotverlening weer de precieze procedure gevolgd worden conform de voorwaarden van de TNS-regeling.

De evaluatie van de TNS-regeling is de Kamer op 10 maart 2015 toegestuurd (Kamerstuk 28 663, nr. 62), waaruit blijkt dat de uitvoering van deze regeling aan de verwachtingen beantwoordt. Voor de beoogde vereenvoudiging wordt de regeling aangepast.

102

Vraag:

In hoeverre komt het plan van aanpak cybersecurity al tegemoet aan de kritiek van de ARK over de veiligheid van de ICT-systemen van het ministerie?

Antwoord:

Het plan van aanpak beschrijft in grote lijnen de maatregelen die noodzakelijk zijn om cybersecurity te borgen. Informatiebeveiliging van de ICT-systemen is hier een onderdeel van. Het programma cybersecurity steunt hierbij op de aanpak voor informatiebeveiliging bij de diensten.

103

Vraag:

Kunt u toelichten in hoeverre door de verdere uniformering van contracten en werkwijzen nu voldoende is geborgd dat «Design, Build, Finance and Maintain»-contracten op een voldoende professionele wijze kunnen worden aangestuurd door RWS, dit mede in het licht van de aanbevelingen van de ARK in haar verantwoordingsonderzoek 2014?

Antwoord:

De DBFM projecten vallen in beginsel onder hetzelfde sturingsregime als andere projecten. Gezien de specifieke kenmerken en de looptijd van deze contracten vraagt de contractering en beheersing ervan wel extra aandacht. Temeer omdat er nog meer DBFM-contracten in de markt worden gezet. Om deze reden beoogt RWS tot een verdere uniformering van contracten en werkwijzen te komen. Dit leidt tot voordelen, zowel met betrekking tot de voorbereiding als de uitvoering van projecten. Dit niet alleen bij RWS, maar ook bij de opdrachtnemers. Op onderdelen vindt een verdere doorontwikkeling plaats, bijvoorbeeld m.b.t. beheersystematiek bij het opleggen van kortingen en boetes. De contractering en beheersing van deze contracten is daarmee in beginsel in voldoende mate geborgd. Ik verwijs u over de voortgang in het beleid en uitvoering van DBFM(O) contracten naar de DBFM(O) voortgangsrapportages die periodiek aan de Tweede Kamer worden gezonden.

104

Vraag:

Welke aanvullende maatregelen zijn er in 2014 genomen om fraude en integriteitsrisico's te beperken? En welke aanvullende acties zijn er in 2015 voorzien?

Antwoord:

In de jaarlijkse functioneringsgesprekken wordt expliciet aandacht gevraagd voor de integriteitsrisico's die aan iemands functie zijn verbonden. In 2015 gaat de directeur integriteit en beveiliging gesprekken voeren met managers en medewerkers in een aantal risicogebieden, waaronder de gebieden die gevoelig zijn voor fraude. Verder is belangrijk dat managers en medewerkers met elkaar in gesprek blijven over de dilemma's en risico's die zij in hun werk tegenkomen. Daarom krijgen alle managementteams van lenM in de 2e helft van 2015 en de eerste helft van 2016 de gelegenheid om een training te volgen waarin zij leren hoe zij lastige dilemma's met hun medewerkers kunnen bespreken.

105

Vraag:

Hoe ziet de normale begrotingssystematiek van het kadaster eruit? Op basis waarvan wordt de tariefstelling gemaakt?

Antwoord:

Het Kadaster opereert buiten de Rijksbegroting. Wel worden enkele taken door het Rijk gefinancierd, met name door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Intern hanteert het Kadaster voor de planning en begroting een kostenalocatiemodel en prognoses t.a.v. de verwachte hoeveelheid werk aan de diverse producten en diensten en de mate waarin deze producten naar verwachting worden afgenomen. Aan de hand hiervan worden de verwachte kosten en opbrengsten in de verschillende productgroepen bepaald. Het merendeel van deze producten kent een tarief. Bij het bepalen van deze tarieven wordt rekening gehouden met de kostprijs, maar in een aantal gevallen wordt deze gecorrigeerd, bijvoorbeeld om te zorgen dat bepaalde producten toegankelijk zijn voor het publiek. Binnen productgroepen moet het Kadaster kostendekkend opereren. Bij het bepalen van het tariefniveau wordt tevens rekening gehouden met de gewenste omvang van het eigen vermogen in verband met de continuïteit van de organisatie.

106

Vraag:

Waar ging, gegeven het feit dat er € 220 miljoen extra aan inhuur naar RWS ging, de resterende € 20 miljoen naartoe?

Antwoord:

De totale uitgaven (€ 242 miljoen) voor externe inhuur van lenM zijn als volgt verdeeld:

- RWS: € 220 miljoen
- Overige agentschappen lenM: € 12 miljoen
- Bestuurskern lenM: € 10 miljoen

107

Vraag:

Is er inmiddels voldoende IT-expertise binnen RWS? Zijn de vacatures intern vervuld?

Antwoord:

De totale wervingsopgave voor RWS bedroeg 249 fte op kerntaken IV, waarvan 179 fte omzetting van inhuur op kerntaken naar eigen personeel. De totale realisatie van deze werving dient eind 2015 gereed te zijn. Momenteel resteert van de totale opgave nog een opgave van 66 FTE.

Daarnaast zijn er nog ca 65 reguliere functies te vervullen. Deze zijn vacant i.v.m. door- en uitstroom van personeel. De prognose voor de realisatie van de werving 2015 kan gerealiseerd worden als er geen belemmeringen optreden in het wervingstraject.

T.a.v. kennis is er al veel expertise binnengehaald, echter dit is nog niet geheel op orde vanwege de nog bestaande vacatures. Vanuit de krapte op de arbeidsmarkt wordt zelf opleiden mogelijk noodzakelijk. Daarnaast zet RWS in op het ontwikkelen van de zittende medewerkers om het gewenste kennisniveau te realiseren en te borgen. Het is de verwachting dat de IT expertise op orde komt met het vervullen van de vacatures en het interne ontwikkelingstraject, waarbij het interne ontwikkeltraject (en mogelijk het zelf moeten opleiden) ook 2016 zal beslaan.

Vanaf 2013 is 60% van de vacatures met RWS en Rijkspersoneel vervuld en 40% met externe kandidaten, d.w.z. buiten het Rijk. De nog openstaande IT-vacatures zullen grotendeels extern vervuld gaan worden.