

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van **de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (33750-XII)**.

Kamerlid Fractie Vraag en antwoord

Rouwe, S. CDA **Vraag 1:**

de

Bent u bereid het initiatief voor een nationaal monument voor verkeersslachtoffers te steunen?

Antwoord 1:

- Mijn voorganger heeft in 2007 al toegezegd om steun voor een nationaal monument te overwegen indien er voldoende draagvlak voor is vanuit een groot aantal organisaties die zich zorgen maken over verkeersslachtoffers. Deze toezegging staat nog steeds.
- Aandacht voor slachtoffers vind ik belangrijk. Jaarlijks ondersteun ik de Stichting Slachtofferhulp om ook capaciteit in te zetten voor verkeersslachtoffers. De SSH is een professionele organisatie met een wettelijke taak vanuit VenJ.
- Daarnaast zijn er tientallen stichtingen (waaronder de stichting verkeersslachtoffers) en een groot aantal bermmonumenten voor verkeersslachtoffers in Nederland. Dit soort maatschappelijke initiatieven juich ik uiteraard toe.
- Mijn verantwoordelijkheid zit primair aan de preventieve kant, namelijk het voorkomen van ongevallen. Ik zet daar veel energie op, samen met andere overheden, marktpartijen en ngo's.

Rouwe, S. CDA **Vraag 2:**

de

Ten aanzien van de A67 (inhaalverbod): Graag reactie van de minister of zij hier aandacht voor heeft.

Antwoord 2:

Ik heb uw Kamer afgelopen januari geïnformeerd over de actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtverkeer. De inhaalverboden werken goed; aanleiding voor de actualisatie was de groei van het vrachtverkeer en de verbreding van veel autosnelwegen in de afgelopen jaren. Voorwaarde voor het invoeren van een inhaalverbod is dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt; dat kan aan de orde zijn als door een inhaalverbod colonnevorming optreedt op de rechtersrijstrook.

Op grote delen van de A67 is mogelijke colonnevorming aanleiding geweest om geen inhaalverbod in te stellen; op het traject tussen knooppunt Leenderheide en Someren is het inhaalverbod opgeheven.

Rouwe, S. CDA
de

Vraag 3:

Begrijpt de minister dat loopbruggen en steigers nodig zijn voor gezinnen in de binnenvaart?

Antwoord 3:

Ja, dat begrijp ik heel goed. Bij de versobering houd ik rekening met de sociale functie van steigers en afloopvoorzieningen.

Rouwe, S. CDA
de

Vraag 4:

Tol is in de Randstad afgeschaft, maar niet in de regio. Geldt het criterium voor de Randstad ook voor de regio (specifiek Gelderland?)

Antwoord 4:

Tol is niet afgeschaft in de Randstad, ik heb alleen besloten om voor het project A13/A16 tol te laten vervallen. Ik heb dit gedaan omdat ik heb gekeken naar de vraaguitval en deze is bij de A13/16 hoger dan bij de ViA15. Zoals ik u op 4 november 2013 per brief heb gemeld bedraagt door tol de vraaguitval bij de ViA15 circa 25.000 voertuigen per etmaal. Bij de A13/16 bedraagt de vraaguitval ca. 40.000 voertuigen per etmaal.

De aanleg van A13/16 is bijzonder urgent omdat hiermee knelpunten op de A20 en A13 aanpakken die zich al bij lage economische groei voordoen. Daarom wil ik deze nieuwe schakel optimaal benutten en heb ik besloten hier af te zien van tol. Bij de andere twee projecten, de Blankenburgverbinding en de ViA15 is tol noodzakelijk om de projecten te bekostigen.

Rouwe, S. CDA
de

Vraag 5:

Landbouwverkeer mag slechts 25 km/u. Is de minister het ermee eens dat dit omhoog kan naar 40 km/u? Dit om de verkeersveiligheid te verhogen.

Antwoord 5:

Sommige landbouwvoertuigen zijn technisch in staat om harder te rijden dan 25 kilometer per uur. Andere voertuigen niet. Om vast te kunnen stellen welke voertuigen harder kunnen, moeten deze geregistreerd en gekentekend worden, zodat bekend is welke voertuigen en voertuigcombinaties daarvoor geschikt zijn. Ik ben al in overleg met de branche om de kentekening van tractoren en landbouwvoertuigen cf motie kuiken nader uit te werken. Het kenteken is noodzakelijk om te kunnen handhaven en daarmee voorwaardenscheppend voor een betere verkeersveiligheid. Vervolgens zal ik in overleg met de wegbeheerders bezien op welke wegen de snelheid verhoogd kan worden.

Rouwe, S. CDA
de

Vraag 6:

Wil de minister met de regio actie ondernemen om het aantal doden op 80-km wegen te verminderen. Het doel van 500 doden/per jaar. Staat de minister nog steeds voor die oorspronkelijke doelstelling.

Antwoord 6:

Op 80 km-wegen is zeker nog verkeersveiligheidswinst te behalen. Ik zet daarom samen met overheden en maatschappelijke organisaties alles op alles om de maatregelen te realiseren en het doel van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 te behalen. De verkeersveiligheid op deze wegen is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder zelf. De ANWB adviseert provincies op basis van de EuroRAP-methode over te treffen maatregelen. Provincies gebruiken dit advies tezamen met hun eigen analyse voor het provinciale verkeersveiligheidsbeleid. De SWOV heeft berekend dat de doelstelling voor verkeersdoden bij uitvoering van de Beleidsimpuls bereikt kan worden. Het is een moeilijke opgave, maar ik sta voor deze opgave.

Mulder, CDA
A.H.

Vraag 7:

Kan de staatssecretaris aangeven hoe ze samen met bedrijven kan komen tot afspraken over effectief en efficiënt gebruik van afval- en grondstoffenstromen?

Antwoord 7:

Ik heb u op 20 juni 2013 een brief gestuurd met de uitwerking van mijn ambitie voor het programma "van Afval naar

Grondstof". Ik bouw daarin voort op de afspraken uit het Landelijk Afvalbeheer Plan. Om extra stappen te zetten naar een circulaire economie voer ik per sector overleg met alle betrokken partijen om gezamenlijk de ambitie (wat) en de aanpak (hoe) vast te stellen.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Mulder, A.H. CDA **Vraag 8:**

Met betrekking tot de afvalstoffenbelasting op afvalstromen die niet te recyclen zijn, zijn we geïnteresseerd naar de doorrekening die door GroenLinks is gevraagd. Is het Milieu hiermee geholpen? Waarom heeft het kabinet ervoor gekozen?

Antwoord 8:

Het kabinet heeft voor herinvoering van de stortbelasting gekozen, omdat er vanuit wordt gegaan dat de belasting vergroenend zal werken en jaarlijks 100 miljoen euro zou opbrengen. Zoals bekend heeft Staatssecretaris Weekers vorige week aangegeven dat hij nog eens kritisch naar de stortbelasting gaat kijken, omdat hij signalen heeft ontvangen over niet-beoogde neveneffecten van de stortbelasting. Gelet op die signalen, sta ik achter dat voornemen. Want vergroenen vind ik prima, maar dan wel op een manier die geen ernstige niet-beoogde neveneffecten heeft. Het streven van Staatssecretaris Weekers is om vóór het zomerreces 2014 de Kamer te informeren en met de Kamer te overleggen over de vormgeving van een aangepaste of alternatieve belasting voor het Belastingplan 2015. Voor Belastingplan 2014 is in overleg met de branche de belasting verlaagd van 51 euro naar 17 euro en de ingangsdatum vervroegd van 1 oktober 2014 naar 1 april 2014.

Rouwe, S. de CDA **Vraag 9:**

Worden de decentrale overheden betrokken in de vervoersconcessie?

Antwoord 9:

Bij het opstellen van de nieuwe vervoerconcessie worden nadrukkelijk de decentrale overheden betrokken. Zoals eerder aangegeven zal ik de nieuwe vervoerconcessie voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties en andere belanghebbenden zoals de decentrale overheden in het eerste kwartaal van 2014. Met de decentrale overheden wordt in dat kader onder andere gesproken over de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan de samenwerking tussen NS en de overheden in een zogenaamde 'samenwerkingsparagraaf' in de

nieuwe concessie.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Mulder, A.H. CDA **Vraag 10:**

Kan de staatssecretaris een nadere toelichting geven op de Expert Teams voor grote projecten (zoals windmolens), voor als er problemen ontstaan?

Antwoord 10:

Zoals ik reeds heb toegezegd bij het AO ontwerp-structuurvisie Wind op Land zal ik invulling geven aan expert teams voor grote windprojecten. Hierin wordt ook geluid meegenomen. In de definitieve Structuurvisie Wind op Land zullen deze expert teams worden meegenomen. Op dit moment zijn EZ en IenM bezig met de uitwerking, op het gebied van onderwerpen, aansturing, bevoegdheden. Ik ben graag bereid de Kamer hierover nader te informeren zodra hierover duidelijkheid bestaat (binnen 3 maanden).

Dik-Faber, R.K. CU **Vraag 11:**

Is de staatssecretaris bereid zich in te spannen voor meer textielrecycling door de overheid?

Antwoord 11:

Ja, daartoe ben ik bereid. Ik ben al met partijen in overleg om te bezien hoe we dat kunnen vormgeven. Er wordt samen met relevante stakeholders, waaronder textielinzamelaars en overheidspartijen als defensie, politie en RWS, gekeken naar de haalbaarheid van een Green Deal. Zo'n deal moet vooral gericht zijn op het eenduidig informeren van consumenten over wat er allemaal in de textielbak mag en op het uitbreiden van het aantal inzamelpunten.

Dik-Faber, R.K. CU **Vraag 12:**

Bromfiets veel vervuilerder dan auto's qua ultrafijn stof. Er is nog geen norm geregeld. Graag standpunt staatssecretaris.

Antwoord 12:

De huidige luchtkwaliteitsproblemen hebben betrekking op NOx. Zoals u bekend is het niet wenselijk dat scooters veel fijn

stof uitstoten. Dat laat onverlet dat scooters een zeer geringe bijdrage leveren aan het de luchtkwaliteitsproblemen voor fijn stof. Zoals ik eerder heb aangegeven zijn er in Europees verband plannen om te komen tot regels betreffende de emissie door scooters en bromfietsen. Ik steun die actief.

Dik-Faber, CU **Vraag 13:**
R.K.

CU roept de staatssecretaris op de vertraging van de CO2 norm voor de motorrijtuigen belasting met 4 jaar met kracht te verwerpen.

Antwoord 13:

Nederland blijft conform uw eerdere motie inzetten op een aanscherping van deze CO2-norm in Europees verband. Dit heb ik in de laatste Milieuraad als zodanig ingebracht.

Dik-Faber, CU **Vraag 14:**
R.K.

Geld voor textielrecycling verdwijnt in de zakken van gemeenten. Milieu en sociale opbrengst moet voorop staan. Wanneer stopt de staatssecretaris de aanbestedingsrace die niet bijdraagt aan goede doelen maar alleen die kassen van gemeente spekt?

Antwoord 14:

Zoals ik al in beantwoording van uw schriftelijke vragen op 30 september jongstleden heb gesteld, ben ik van mening dat een gemeente aan derden een vergoeding in rekening mag brengen die noodzakelijk is voor het voldoen van de kosten die de gemeente moet maken. Dat geldt dus ook voor textielinzameling. Ik vind het niet gepast dat voor textielinzameling een vergoeding in rekening wordt gebracht, waarmee ook andere kosten van de gemeente worden voldaan. Ik ga ervan uit dat de eventuele kosten en baten van het door de gemeente ingestelde textiel inzamelsysteem door de gemeente worden verwerkt in de gemeentelijke afvalstoffenheffing die de burgers moeten betalen.

Dik-Faber, CU **Vraag 15:**
R.K.

Capaciteit van PenR terreinen. Waarom zijn het aanvalsplan en de capaciteitsmonitoring nog niet gereed?

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Antwoord 15:

N.a.v. de begrotingsbehandeling van 22 november 2012 hiervan heeft uw Kamer een motie aangenomen waarin u mij onder meer verzocht het gebruik van P+R terreinen te monitoren en binnen een jaar een aanvalsplan P+R op te stellen.

Ik ben deze motie aan het uitvoeren. Ik verwacht u voor het eind van dit jaar hierover nader te informeren.

De afgelopen maanden is er goede voortgang geboekt t.a.v. het realiseren van P+R terreinen. De doelstelling van het Actieplan 7500 P+R is gehaald. Inmiddels zijn bij 73 stations 10.283 P+R plekken gerealiseerd, waarvan 7878 met bijdrage IenM. Nog eens 2872 P+R plekken zijn in aanleg. Totale investeringskosten bedragen 53 mln (co financiering), waarvan 17 mln bijdrage van IenM.

Dik-Faber, CU **Vraag 16:**
R.K.

Op snelwegen gaat het licht 's nachts steeds vaker uit. Op spoorstations brandt echter vaak nog veel licht. Is de staatssecretaris bereid om hier met NS en ProRail over in gesprek te gaan?

Antwoord 16:

Voorop dient te worden gesteld dat de belichting op stations een belangrijke rol vervult voor de sociale veiligheid. Door de sector worden de mogelijkheden van energiezuinige oplossingen zoals Led-verlichting verkend. Ik vind echter uw suggestie om meer energiezuinig om te gaan met verlichting (terwijl sociale veiligheid geborgd is) interessant en zal dit meegeven aan de sector bij de uitvoering van hun duurzaamheidsplannen.

Veldhoven- D66 **Vraag 17:**
van der
Meer, S. Van

Kan de minister samen met de staatssecretaris van Financiën de B50-proef aangaande woon-werkvergoeding voortzetten binnen het bestaande budget voor alle werknemers (dus niet alleen voor leaserijders)?

Antwoord 17:

Door het bedrijfsleven zijn diverse initiatieven gestart met een mobiliteitsbudget. Zowel voor leaserijders als ook forenzen zonder leaseauto. Diverse organisaties werken binnen het huidige fiscale stelsel aan modernisering van hun reiskostenvergoeding voor forenzen (zonder leaseauto) en kiezen ervoor een vergoeding toe te kennen en daarin verschillende (financiële) prikkels in te bouwen om werknemers bewust te laten kiezen hoe en wanneer te reizen. Ik ben bereid om dergelijke initiatieven van het bedrijfsleven te stimuleren in het kader van het programma Beter Benutten, waar juist de samenwerking met bedrijfsleven wordt gezocht. In dit kader is het goed dat er nu in verschillende regio's pilots worden uitgevoerd.

Het is belangrijk dat er voorbeelden in de praktijk worden ontwikkeld, waarmee werkgevers elkaar kunnen inspireren en faciliteren. De uitkomsten van deze pilots bespreek ik met de staatssecretaris van Financiën.

Veldhoven- D66 **Vraag 18:**

van der

Meer, S. Van

Hoe kan de staatssecretaris zorgen voor concrete resultaatverplichtingen met betrekking tot Green Deals?

Antwoord 18:

In de Green Deals, die de status hebben van convenant, worden concrete doelstellingen en mijlpalen benoemd. Hierop wordt ook gemonitord. Het voornemen is de Kamer nog voor het kerstreces te informeren over de uitkomsten van het evaluatie-onderzoek over de Green Deals.

Veldhoven- D66 **Vraag 19:**

van der

Meer, S. Van

Hoe verhoudt zich de € 10 mln. extra voor de 130km/u met de aangenomen motie van de Rouwe?

Antwoord 19:

In de begroting 2014 is voor het programma 130 voor het jaar 2014 € 10 mln opgenomen. Dit budget is naast klein deel voor bebording en onderzoek vooral bestemd voor het uitvoeren van de aanpak van kritische ontwerpelementen (AKOE) ten behoeve van de verkeersveiligheid. Over dit programma zijn afspraken gemaakt bij de invoering van 130. De uitvoering is in lijn met de motie van de heer de Rouwe (32646, nr 16). Strekking van die motie is dat op een wegvak de maximumsnelheid pas wordt verhoogd zodra daar de AKOE-maatregelen zijn genomen.

Veldhoven- D66 **Vraag 20:**

van der

Meer, S. Van

Kan de minister komen met een actualisatie van het Infrafonds op basis van de nieuwe inzichten ten aanzien van mobiliteitsprognoses?

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Antwoord 20:

Ik neem beslissingen over de programmering van het Infrastructuurfonds aan de hand van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Op basis hiervan besluit ik of er nieuwe bereikbaarheidsopgaven aangepakt moeten worden. Een update van deze analyse presenteer ik bij de brief over de bestuurlijke overleggen MIRT. Dan zal ik ook aangeven welke opgaven aangepakt moeten worden als onderstreping van mijn nieuwe aanpak van bereikbaarheid.

Veldhoven- D66 **Vraag 21:**

van der

Meer, S. Van

Kan de staatssecretaris samen met NS en ProRail kijken naar onbenutte ruimtes voor fietsenstallingen? - Kunnen meer fietsen worden geplaatst op transferia en OV-terminals?

Antwoord 21:

Samen met ProRail en NS wordt een Actieplan Fietsparkeren bij Stations uitgewerkt. Het plan bevat een aanpak voor de uitbreiding van fietstallingen tot 2020. Begin 2014 zal ik u de plannen doen toekomen. Afhankelijk van de geprognosticeerde benodigde extra capaciteit en de bereidheid tot medefinanciering vanuit de gemeente zal samen met gemeenten gezocht worden naar geschikte locaties. Waar nodig zal ik aandringen op het reserveren van ruimte. Mijn beeld is dat de decentrale overheden de mogelijkheid van fietsverhuur op belangrijke OV- knooppunten en transferia over het algemeen goed op het netvlies hebben. Zo wordt regelmatig samengewerkt met OV-fiets om ook op locaties waar dat niet rendabel is, OV-fiets verhuur te realiseren. Fietsverhuur zal niet op ieder transferium even kansrijk zijn, decentrale overheden moeten hier zelf een goede afweging in maken. Ik vind het wel belangrijk dat de decentrale overheden de mogelijkheden van de fiets goed onderzoeken. Binnen het programma Beter Benutten speelt het uitwisselen van kennis en ervaringen tussen overheden een belangrijke rol. In dat kader is er ook veel aandacht voor de fiets. Ik ben daarom zeker bereid om binnen het kader van BB met de decentrale overheden serieus naar de fiets kijken in hun bereikbaarheidsaanpak, met name ook om ketenoplossingen te realiseren.

Veldhoven- D66 **Vraag 22:**

van der

Meer, S. Van

Wanneer komt de staatssecretaris met een landelijke aanpak luchtkwaliteit (ten behoeve van het lokale niveau). Ter illustratie: milieuzonering utrecht.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Antwoord 22:

De aanpak van de luchtkwaliteit vindt plaats in het kader van het NSL onder landelijke regie. Maatregelen worden genomen door rijk, provincies en gemeenten en er vindt regulier gezamenlijk overleg plaats.

Iedere overheid heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid. Ik bepaal niet welke maatregelen gemeenten moeten nemen, dat doen gemeenten zelf. De situatie verschilt per gemeente, en zij bepalen zelf wat de meest effectieve maatregel is die ook op lokaal politiek draagvlak kan rekenen. Het NSL is wel een samenwerkingsprogramma, en dat betekent dat we gezamenlijk zoeken naar een oplossing voor hardnekkige knelpunten. Die zijn er vooral in de grote steden. Daarom heb ik meerdere malen overleg gevoerd met de wethouders van de grote steden, en daarbij is gesproken over maatregelen die we als overheden nog kunnen uitvoeren om de knelpunten weg te nemen.

Veldhoven- D66 **Vraag 23:**

van der

Meer, S. Van

Hoe rijmt de staatssecretaris de voorhoede-ambitie ten aanzien van Klimaatbeleid met het feit dat de minister van EZ een groot deel van de CO2-emissierechten gratis weggeeft aan de grote bedrijven?

Antwoord 23:

Nederland compenseert, net als een aantal omliggende landen, grootgebruikers van elektriciteit vanwege het effect op de kostprijs van het Emissiehandelsstelsel (ETS). Dit is om concurrentienadeel voor deze groep bedrijven tegen te gaan en werkgelegenheid te behouden. Zoals in het SER akkoord is overeengekomen zal deze compensatie vanaf 2020 op Europees niveau plaatsvinden, als onderdeel van de versterking van ETS.

De huidige compensatieregeling is verbonden aan het deelnemen van de betreffende bedrijven aan de energie-

efficiency afspraken, de Meerjarenaafspraken (MJA3) en de Methodiek energie-efficiency (MEE) convenanten. IenM en EZ hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid hierin.

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Veldhoven- D66 **Vraag 24:**

van der

Meer, S. Van Kan de minister garanderen dat het afschaffen van tol op A13/A16 niet ten koste gaat van de inpassing?

Antwoord 24:

Het schrappen van de tologgave van de a13/16 van 254 mln euro (pp 2013) heeft geen impact op de inpassing.

Veldhoven- D66 **Vraag 25:**

van der

Meer, S. Van IenM maakt gebruik van overprogrammering en hoopt op vertraging. Wat als vertragingen uitblijven? Welke projecten gaan niet door en hoe maken we de keuze?

Antwoord 25:

- Met de overprogrammering hoopt IenM niet op vertragingen.
- Het instrument wordt ingezet, omdat de ervaring leert dat projecten autonoom (cq. zelfstandig) vertragen ten opzichte van de planning.
- Met de overprogrammering wordt zorg gedragen dat de voor aanleg gealloceerde middelen toch worden besteed, en het totale programma zo ook op tempo blijft.
- Indien de overprogrammering onverwacht toch om keuzes vraagt dan zijn deze zoals gebruikelijk onderwerp van de BO cyclus van het MIRT en het overleg daarover met de Tweede Kamer.

Veldhoven- D66 **Vraag 26:**

van der

Meer, S. Van - 20% grootste bedrijven betalen weining/ niet voor CO2-uitstoot - Geldt niet zomaar cadeau doen maar als besparingsimpuls te koppelen aan investering in energie-efficiency. Hoe staat de staatssecretaris tegenover deze koppeling?

Antwoord 26:

De prijs van een recht om CO2 uit te stoten wordt door de markt bepaald. Inderdaad is de huidige lage prijs geen stimulans voor energiebesparing of investeren in CO2-arme technologie. Daarom zet Nederland zich in om op korte termijn rechten uit de markt te halen, zgn. backloading. Dit is een betere maatregel dan de voorgestelde koppeling. Ook is afgesproken dat bedrijven die gebruik willen maken van de compensatieregeling voor grote elektriciteitsverbruikers moeten deelnemen aan de energie-efficiency afspraken, de Meerjarenafspraken (MJA3) en de Methodiek energie-efficiency (MEE) convenanten. IenM en EZ trekken hierbij samen op.

Veldhoven- D66 **Vraag 27:**

van der

Meer, S. Van Hoe staat het met de motie Van Veldhoven Eems-Dollardgebied (integraal managementplan)?

Antwoord 27:

Zoals ook tijdens het VAO Noordzee en Wadden gemeld is EZ trekker van dit dossier en wordt het Integraal Management Plan voor het Eems-Dollard estuarium in 2014 opgeleverd.

Veldhoven- D66 **Vraag 28:**

van der

Meer, S. Van Hoe staat het met de motie van Veldhoven onafhankelijke kwaliteitscommissie Waddenfonds?

Antwoord 28:

Naar aanleiding van deze motie is contact gezocht met de provincie Friesland die als eerste verantwoordelijk is voor het gedecentraliseerde Waddenfonds. De provincie heeft te kennen gegeven dat zij een onafhankelijke kwaliteitstoets op de afzonderlijke projecten naast de al bestaande advisering op de programma's niet nodig vindt en niet vindt passen binnen de doelstellingen van deze commissie. Dit is 4 november jl. nogmaals door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de 3 betrokken provincies in het Regie College Wadden bevestigd. Ik heb hiermee invulling gegeven aan uw motie. De Provinciale Staten van de 3 betreffende provincies zijn aanspreekbaar op de inrichting van de organisatie van het Waddenfonds. Ik zal dit vanuit mijn lidmaatschap aan de RCW kritisch blijven volgen en de provincies zo nodig aanspreken op hun verantwoordelijkheid.

Veldhoven- D66 **Vraag 29:**

van der

Meer, S. Van

In plaats van één klimaatadaptatieplan alle nationale ruimtelijke structuurvisies "klimaatproof"? Maak met onze buurlanden over Rijn, Schelde, Maas plannen om klaar te zijn voor klimaatverandering door klimaatadapatatie als hét thema voor natuurverdragen te nemen?

Antwoord 29:

Ik zal in 2014 met voorstellen komen over ruimtelijke adaptatie in het deltaprogramma in reactie op het advies van de Deltacommissaris. De Staatssecretaris heeft recentelijk de Klimaatagenda van het kabinet aan de Kamer aangeboden. Daarin is aangekondigd dat er uiterlijk 2016 een nationale adaptatiestrategie zal komen.

Op 28 oktober heeft de Rijnministerconferentie plaatsgevonden. Daarin is afgesproken om voor 2014 een klimaatadaptatiestrategie voor het Rijnstroomgebied te ontwikkelen en voorstellen voor maatregelen voor de adaptatie aan de verwachte effecten van de klimaatverandering te onderzoeken. Het voornemen is om ook voor de Maas met een adaptatiestrategie te komen.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Veldhoven- D66 **Vraag 30:**

van der

Meer, S. Van

Is de staatssecretaris bereid om samen met de VNG de kennis te delen die bij het Rijk aanwezig is op het gebied van duurzaam inkopen zodat de inkoper een koers krijgt en de gemeenteraad een graadmeter heeft om de controle uit te

kunnen voeren?

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Antwoord 30:

Ja, dat doe ik door kennis over duurzaam inkopen toegankelijk te maken via de website van Expertisecentrum aanbesteden Pianoo. Met betrekking tot duurzaam inkopen is door IenM beleid opgesteld, is instrumentarium ontwikkeld en draagvlak gecreëerd over nut en noodzaak van duurzaam inkopen. Het komt nu aan op uitvoering in de inkooppraktijk. IenM is daarom in gesprek met BZK om duurzaam inkopen als onderdeel van het bedrijfsvoeringsdomein Rijk te borgen bij BZK. Hiermee worden taken sterker verbonden aan de professionalisering van de inkoopfunctie. Daarbij zullen inkopers van medeoverheden toegang blijven houden tot documenten en instrumenten ter ondersteuning van inkoop op duurzaamheid.

Veldhoven- D66 **Vraag 31:**

van der

Meer, S. Van

- a) Waarom gaat er € 1,5 mln. van lucht en geluid naar klimaat?
- b) Waarom geschuif met geld voor externe veiligheid?
- c) Waarom wordt er € 14 mln. asbestgeld IenM-breed ingezet om de begroting sluitend te maken?
- d) Waarom wordt er € 25 mln. uit het verpakkingen en zwerfafvaldossier zomaar ingezet voor niet-gerelateerde zaken?

Antwoord 31:

Alle mutaties zijn het gevolg van het voorstel van IenM over hoe om te gaan met interne problematiek inzake claims en kasritmeproblematiek.

- a) De 1,5 mln die van lucht en geluid naar klimaat gaat is bestemd voor het dekken van het financiële tekort in 2014 voor de bouw van het register Biobrandstoffen op het klimaat-artikel en wordt gedekt uit de middelen voor Geluidskaarten. Hier worden minder uitgaven verwacht vanwege minder en goedkopere toezeggingen voor het maken van geluidskaarten.
- b) Het geschuif op externe veiligheid is het voorstel om een oplossing te bieden voor de kasritmeproblematiek op dit artikel. Hier was sprake van een kastekort om aan lopende verplichtingen voor opdrachten op artikel 22 te kunnen

voldoen.

c) Het oprichten van de Rijksuitvoeringsdiensten (RUD's) diende te worden betaald in 2012. Dit is onder andere gedekt met middelen uit de jaren 2016 en 2017.

d) Het kasoverschot ad 25 mln heeft als oorzaak dat een deel van het Afvalfonds ten behoeve van het verpakkingen en zwerfafvaldossier niet volledig nodig was voor de overeengekomen activiteiten. Dit is als gevolg van budgettaire krapte ingezet voor andere (IenM-brede) problematiek.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Tongeren, L. GL **Vraag 32:**

Van

Kunt u inzicht geven in het afschaffen van milieuschadelijke subsidies ter hoogte van € 5-10 mld., zoals uit een PBL onderzoek bleek?

Antwoord 32:

Nederland heeft met de andere EU-lidstaten (in de 'roadmap resource efficient Europe') de ambitie geformuleerd om subsidies of belastingvoordelen met negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk uit te faseren. Hier hebben we al stappen gezet zoals het verhogen van de energiebelastingtarieven op aardgas en elektra, het samenvoegen van eerste en tweede schijf van de energiebelasting en het afschaffen van de tariefsdifferentiatie voor mobiele werktuigen en tractoren. Ik kan nu nog niet vooruitlopen op mogelijke vervolgstappen. Het is belangrijk om hierbij het EU niveau te betrekken.

Tongeren, L. GL **Vraag 33:**

Van

a) Hoe zit het met de salarissen van de luchtverkeersleiders (die boven de Balkenende-norm zitten) en het feit dat zij in het geweer komen tegen een eventuele verlaging?

b) Klopt het dat veel luchtverkeersleiders te vroeg met pensioen gaan?

c) Klopt het dat er standaard een post op de LVNL-begroting staat om de boete die dit laatste jaarlijks oplevert te bekostigen en moeten we daar niet een keer mee stoppen?

Antwoord 33:

a) Ik heb een brief ontvangen van de Vereniging het Nederlandse Luchtverkeersleiders Gilde waarin zij aangeven verontrust te zijn over de verwachte gevolgen van het kabinetsvoornemen om alle medewerkers van onder andere de LVNL maximaal het ministersalaris te laten verdienen. Die brief bestudeer ik op dit moment.

De huidige Wet Normering Topinkomens is ook van toepassing op de LVNL. Momenteel alleen voor de topfunctionarissen, waarvoor het wettelijke overgangsregime geldt. Als de reikwijdte volgens planning in 2017 wordt verbreed naar alle medewerkers, zoals het kabinetsvoornemen is, gaat de WNT ook voor luchtverkeersleiders gelden.

Omdat ik momenteel samen met mijn collega van BZK en het bestuur van de LVNL de mogelijke gevolgen van de voorgenomen wetsaanscherping voor de LVNL onderzoek, kan ik nu nog niet vooruitlopen op mogelijke consequenties.

Ik verwacht dat de minister van BZK in het kader van de wetsvoorbereiding uiterlijk in 2015 een voorstel aan de Ministerraad zal doen. Voor die tijd zal ik met hem het vraagstuk van de verkeersleiders onderzoeken. Daarbij staat voor het kabinet de kwaliteit en continuïteit van dienstverlening door de LVNL voorop.

b) Neen. Luchtverkeersleiders gaan momenteel met 55 dan wel 58 jaar -afhankelijk van indiensttreding- met vervroegd pensioen. Bij andere Europese luchtverkeersorganisaties is het gebruikelijk om eerder te stoppen met dit werk. Ervaring en onderzoek wijzen uit dat langer doorwerken niet verantwoord is vanwege fysieke en mentale eisen aan dit werk, vooral door het afnemen van het functioneren van het korte termijn geheugen. De luchtverkeersveiligheid komt daardoor in het geding.

c) De huidige prepensioenregeling valt onder de Wet aanpassing fiscale behandeling VUT/prepensioen en introductie levensloopregeling uit 2005. Dat betekent dat de uitkering wordt belast met een fiscale boete van 52% voor de werkgever.

De te betalen boete is aangemerkt als een niet uit de balans blijvende verplichting, aangezien er nog overleg met de belastingdienst plaatsvindt.

Tongeren, L. GL **Vraag 34:**

Van

Komt er weer een nieuw geluidssysteem voor Schiphol om de nieuwe grenzen op te rekken?

Antwoord 34:

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

- Op 8 oktober jl. heb ik de Kamer het standpunt van het kabinet doen toekomen ten aanzien van het advies van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen en handhavingstelsel voor Schiphol.
- Dit advies wordt unaniem onderschreven door bestuurders en bewoners uit de Schipholregio en door de luchtvaartsector. Het verzoek om te komen tot een nieuw normen en handhavingstelsel komt mede voort uit een verzoek hiertoe door uw Kamer in 2008.
- In een breed gedragen motie is door u in begin 2009 is nog eens verzocht om een voortvarende uitvoering van het Aldersadvies uit 2008 om tot een nieuwe stelsel te komen.
- In 2010 stemde de Kamer in met het starten van een praktijk-experiment met het nieuwe stelsel. En nu na ruim twee jaar experimenteren is er het definitieve eindadvies van de Alderstafel over het nieuwe stelsel.
- Er is dus sprake van weloverwogen keuzes die steeds in overleg met uw Kamer zijn gemaakt na uitgebreid in dit huis te zijn besproken. Het advies en het kabinetsstandpunt staan geagendeerd voor het Luchtvaart AO van 18 december a.s. .
- Ik bespreek dan graag de ins en outs ervan met uw Kamer.

Veldhoven- D66 **Vraag 35:**

van der

Meer, S. Van

Is de minister bereid om volgend jaar een voor iedereen leesbare begroting te maken? Kan er volgend jaar een heldere subsidiebijlage bij komen? En een heldere conversietabel?

Antwoord 35:

Ik doe elk jaar mijn best om een zo transparant en leesbaar mogelijke begroting te maken. Daarbij houd ik mij natuurlijk aan de Rijksbegrotingsvoorschriften. Dit geldt ook voor de subsidiebijlage. Er is in deze begroting geen sprake van aanpassingen in de artikelstructuur, dus een conversietabel is niet aan de orde.

Tongeren, GL **Vraag 36:**

L. Van

Lichtmeting via satellieten is tien jaar oud, het meetnet stopt in januari. Wat gaat de staatssecretaris hieraan doen?

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Antwoord 36:

Het RIVM voert het beheer over het "Meetnet hemelhelderheid Nederland". De financiering door RIVM van satellietmetingen loopt eind 2014 af. Het RIVM benadert thans mogelijke partijen voor continuering van beheer en financiering. Overigens blijft het meetnet vanaf 2014 operationeel, maar zal bij uitblijvende dekking van de exploitatiekosten, de functionaliteit gaandeweg onder druk komen te staan.

Tongeren, GL **Vraag 37:**

L. Van

Hoe staat het met het programma Het Nieuwe Rijden (HNR), moet het niet afgestoft worden? De brede publiekscampagne rond HNR was destijds een ongekend succes. Hebben alle chauffeurs die ministers rijden een cursus HNR gevolgd?

Antwoord 37:

Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvdM) heeft van IenM in 2010 de opdracht gekregen voor het programma Het Nieuwe Rijden, als vervolg op de succesvolle publiekscampagnes. Het programma Het Nieuwe Rijden is daarbij verbreed en heeft tot doel heeft om automobilisten, beroepschauffeurs en wagenparkbeheerders aan te zetten tot een energie-efficiënter aankoop-, reis- en rijgedrag. Dit programma loopt tot eind 2014. Onderdeel van de opdracht aan het IvdM is dat na afloop van de opdracht marktpartijen het succesvolle "merk" Het Nieuwe Rijden verder ontwikkelen en gebruiken. Het Nieuwe Rijden staat dus op de agenda met een meer eigentijdse insteek dan traditionele publiekscampagnes. In het kader van het SER-Energieakkoord is afgesproken dat de werkgevers dit verder zullen oppakken. Chauffeurs van het ministerie hebben de opleiding D1 gevolgd. Het Nieuwe Rijden is daar onderdeel van.

Tongeren, GL **Vraag 38:**

L. Van

In de prognoses waar de minister mee werkt, neemt het verkeer maar matig toe tot 2015, daarna scherp tot 2020. Graag zie ik een update van één scenario voor zowel luchtkwaliteit als verkeersgroei.

Antwoord 38:

Voor de onderbouwing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) voor 2020 ga ik uit van het hoogste groeiscenario (GE) van de planbureaus. Daarmee neem ik voor de luchtkwaliteit de worst case , zodat we zeker weten dat we voldoende maatregelen treffen.

In de afgelopen jaren van economische neergang is de vertaling van het hoge groeiscenario voor de korte termijn van 2015 onrealistisch geworden. Daarom hanteer ik voor 2015 de trendprognose van het KIM, die zich daarbij baseert op het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.

Tongeren, GL **Vraag 39:**

L. Van

Hoe verhouden meer asfalt, ringwegen en vliegvelden zich tot de prioriteit van geen afbreuk doen aan de ecologie in het kader van Ruimtelijke ordening?

Antwoord 39:

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet een beeld van de ruimtelijke inrichting van Nederland in 2040. Het gaat om een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Deze ambitie behelst een goed evenwicht tussen economische belangen en leefbaarheid.

Tongeren, GL **Vraag 40:**

L. Van

- a) Doelstelling is om in 2020 200.000 elektrische auto's op de weg te hebben in Nederland. Kan de minister dit plan actualiseren?
- b) Wanneer rijden de bewindspersonen in elektronische auto's?
- c) En hoe staat het met de (stimulering van) e-bikes en e-scooters?

Antwoord 40:

Gelet op het succes van de hybridisering van voertuigen zal ik in overleg met mijn collega van EZ onze plannen actualiseren. Voor wat betreft het eigen wagenpark van IenM, heeft Rijkswaterstaat reeds uitgebreid ervaringen opgedaan met elektrische voertuigen. Rijkswaterstaat gaat de komende tijd 25% van het wagenpark elektrisch maken. en zullen we binnen de kaders van duurzaam en innovatief inkopen

bezien of we ook o.a. als poolauto elektrische voertuigen in het wagenpark kunnen opnemen. E-bikes hebben geen extra stimulans nodig, er zijn al meer dan 1.000.000 e-bikes verkocht, we kunnen dat gerust aan de markt overlaten.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Tongeren, GL **Vraag 41:**

L. Van

Wat doen de bewindspersonen voor vervoer over water, zowel voor goederen als voor personen? Zoals in Dordrecht en IJmuiden.

Antwoord 41:

Op basis van de genoemde voorbeelden, veronderstel ik dat de exploitatie wordt bedoeld van openbaar vervoerdiensten over Water tussen de Drechtsteden, tussen Dordrecht en Rotterdam en tussen IJmuiden en Amsterdam. Dit betreft regionaal openbaar vervoer waarvoor respectievelijk de provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland verantwoordelijk en opdrachtgever zijn.

Tongeren, GL **Vraag 42:**

L. Van

Er is verwarring over de voortgang van het voornemen om windmolenparken op de afsluitdijk te plaatsen in het kader van Wind op Land. Hoe zit dat? Wat zijn de knelpunten?

Antwoord 42:

Er is geen sprake van verwarring. Het voornemen om windmolens op de Afsluitdijk te plaatsen wordt nu verkend. Ook provincies kunnen hun voorkeur aangegeven. Er zijn vooralsnog geen consequenties voor het aantal megaWatt zoals opgenomen in de SV Wind op land.

Tongeren, GL **Vraag 43:**

L. Van

Ik ontvang graag een overzicht van alle rijks- en provincieuitgaven van belastinggeld aan lokale luchthavens.

Antwoord 43:

- Nederland kent een aantal luchthavens voor civiel luchtverkeer waarvoor het Rijk bevoegd gezag is. Dit zijn mainport Schiphol, Groningen Airport Eelde, Maastricht

Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, vliegveld Lelystad, vliegveld Twente en de militaire luchthaven met burgermedegebruik Eindhoven. Daarnaast is er een groot aantal kleinere vliegvelden van regionale betekenis waarvoor de provincies het bevoegd gezag zijn. Dit betreft circa 70 velden.

- Ik zeg u toe om voor het AO Luchtvaart van 18 december aanstaande schriftelijk aan uw verzoek te voldoen door voor de luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is inzage te geven in Rijks- en provincieuitgaven ten behoeve van de exploitatie van deze luchthavens.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Tongeren, GL **Vraag 44:**

L. Van

Kunnen vergunningen voor waterlozingen openbaar worden gemaakt? Het lijkt mij handig voor drinkwaterbedrijven en wetenschappers om te weten wat er in het water zit (aan mogelijk schadelijke stoffen).

Antwoord 44:

Verleende watervergunningen zijn in beginsel onder de WOB openbaar. Voor directe lozingen waar geen vergunning voor nodig is, maar mogen plaatsvinden op grond van algemene regels, geldt een meldingsplicht. De gegevens hiervan zijn ook onder WOB in beginsel openbaar en dus opvraagbaar. Als het vragensteller gaat om inzicht in de waterkwaliteit, bijvoorbeeld voor drinkwaterbedrijven en wetenschappers, dan lijkt inzage in een bepaalde watervergunning of gemelde specifieke lozingen echter niet de meest voor de hand liggende weg. Er kunnen immers vele lozingen van invloed zijn op de waterkwaliteit en bijvoorbeeld ook historische vervuiling. Het ligt meer in de rede om gebruik te maken van de openbare waterkwaliteitsrapportages van waterbeheerders.

Tongeren, GL **Vraag 45:**

L. Van

Wanneer behoren dieseltreinen tot het verleden?

Antwoord 45:

Er is nog een aantal regionale lijnen waar dieseltreinen rijden. Ook het goederenvervoer vind nog in beperkte mate met diesel plaats. De inzet van materieel en de eventuele elektrificatie is een afweging die de regionale overheden moeten maken. Zo kunnen de investeringen in elektrificatie weer worden terug verdiend bij concessieverlening. Op dit moment ligt er een voornemen voor de verbinding Zwolle-Wierden waarvoor de regio een deel van de Lenteakkoord middelen van 25 mln. in wil zetten. Daarnaast zal in het kader van herzien van de AmvB capaciteitsverdeling ook de mogelijkheden worden gezien om schoner en zuiniger spoorvervoer te stimuleren bijvoorbeeld door voorrang bij de verdeling te geven aan schonere treinen. Het moment waarop in Nederland dieseltreinen tot het verleden behoren kan ik niet aangeven, mede om dat dit afhangt van de keuzes van regionale overheden en omdat er ook in het goederenvervoer met diesel wordt gereden.

Tongeren, GL
L. Van

Vraag 46:

Wanneer zijn de top-10 treinknelpunten opgelost en waarom leiden deze projecten onder het Fyra-debacle doordat het geld hier voor uit het Infrastructuurfonds wordt gehaald?

Antwoord 46:

Zoals ik u samen met de minister van Financiën in het nota-overleg Fyra op 4 november jl. heb toegelicht, heeft het kabinet besloten dat de financiële tegenvaller van €119mln voor het Rijk vanwege de Fyra zal worden ingepast binnen de financiële kaders voor spoor in het Infrastructuurfonds. Via de Voorjaarsnota 2014 zal ik u informeren hoe ik dit precies inpas.

Tongeren, GL
L. Van

Vraag 47:

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de milieu-effecten van schaliegas?

Antwoord 47:

Zoals u weet wordt er binnen mijn ministerie samen met EZ gewerkt aan een Structuurvisie Ondergrond. Deze Structuurvisie zal in kaart brengen welke functies de ondergrond heeft en welke afwegingen daarbij dienen te worden gemaakt. Daarnaast zal de Minister van EZ in nauw overleg met mij de effecten van schaliegas op de omgeving in kaart brengen, in de vorm van een structuurvisie, inclusief een milieu-effect-rapportage. In beide structuurvisies wordt gekeken naar de ruimtelijke effecten op de ondergrond.

Tongeren, GL
L. Van

Vraag 48:

Wat gaat de staatssecretaris doen aan Odfjell? Dicht doen of doorgaan met pappen en nat houden?

Antwoord 48:

Zoals bekend is Odfjell onder verscherpt toezicht geplaatst. Er is nu geen aanleiding om dit toezicht nog verder aan te scherpen. De bevoegdheid om direct in te grijpen bij Odfjell heb ik overigens niet. Zoals ook aangegeven in mijn brief van 4 november jl. zal ik vóór het Algemeen Overleg van 12 december as. terugkomen op de recente ontwikkelingen rondom Odfjell.

Tongeren, GL
L. Van

Vraag 49:

Is het onderzoek "Prijs van een reis" al klaar om bijvoorbeeld een tussenrapportage/voorlopige uitkomsten voor de tweede termijn aan de Kamer te doen toekomen?

Antwoord 49:

Nee, het is niet mogelijk dit onderzoek voor de tweede termijn toe te zenden. Zoals ik heb aangegeven bij de beantwoording van de begrotingsvragen zal dit onderzoek naar verwachting begin 2014 worden afgerond met een rapportering die ook aan de Tweede Kamer zal worden gezonden.

Tongeren, GL

Vraag 50:

L. Van

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Waarom zou er eerst wel tol worden geheven op de A13/A16 en nu ineens weer niet?

Antwoord 50:

Zoals ik in de brief aan uw kamer, d.d. 4-11-2013 heb gemeld is in de regio Rotterdam de druk op het wegennet groot. Uit de NMCA-berekeningen blijkt dat het verkeersaanbod zo groot is dat er al bij het lage economische groei forse knelpunten ontstaan. Daardoor staat ook de leefbaarheid aan de noordkant van Rotterdam onder druk. Daarom ben ik van mening dat de nieuwe verbinding A13/16 maximaal benut moet worden. Uit de verdere uitwerking blijkt echter dat tol op A13/16 een hogere vraaguitval veroorzaakt dan eerder verondersteld. Ik heb met het meest recente verkeersmodel berekend dat de vraaguitval circa 40.000 voertuigen per etmaal bedraagt, uitgaande van de tarieven uit de verkenningsfase (personenvervoer € 1,18 en vracht € 2,37 prijspeil 2013). Dit zou betekenen dat grote aantallen auto's over het onderliggend wegennet en de A20 zouden gaan.

Door de tol op de A13/16 wordt deze nieuwe schakel niet optimaal benut. Ik heb daarom besloten om af te zien van tol op de A13/16. Hiermee wordt deze nieuwe verbinding maximaal benut, zodat de bereikbaarheid en leefbaarheid in deze regio op peil gehouden kan worden.

Kuiken,
A.H.

PvdA **Vraag 51:**

Uit een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat een kleine groep verantwoordelijk is voor veel ongelukken. Er is een speciale hufteeraanpak nodig voor verkeersasos, bijvoorbeeld hogere boetes of afpakken van rijbewijs of auto. Minister Opstelten steunt dit. Wanneer kunnen we een concreet voorstel verwachten van de minister?

Antwoord 51:

- Ik ondersteun deze gedachte volledig. Mensen die zich herhaald schuldig maken aan verkeersovertredingen dienen dit ook echt te voelen.
- Mijn collega van VenJ heeft afgelopen maandag al gereageerd op het voorstel van de PvdA mbt de hufteboete.
- Hij zal de Kamer zal nog voor de begrotingsbehandeling van VenJ op 19 november a.s. hierover informeren.
- Voor het eerstvolgend AO verkeersveiligheid zal ik samen met mijn ambtgenoot van VenJ een reactie op

- het rapport van de SWOV aan uw Kamer sturen
- Het CBR legt tevens verschillende maatregelen en onderzoeken op voor rijden onder invloed van alcohol of drugs en voor onveilig gedrag, gericht op de ernst en de frequentie van de overtreding.

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Kuiken, PvdA **Vraag 52:**
A.H.

Ontwikkeling Alcoholslot stemt tot tevredenheid, ondanks enkele incidentele 'technische' hobbels.

- a) Wanneer kunnen we evaluatie alcoholslot tegemoet zien?
- b) Wat is de stand van zaken rond alcoholslot voor beroepschauffeurs (onder verwijzing naar rechtzaken, waardoor chauffeurs rijbewijs en baan kwijt raken)?

Antwoord 52:

De tussenrapportage van de evaluatie over het alcoholslotprogramma is afgerond. Deze stuur ik ruim voor het AO Verkeersveiligheid. In deze brief zal ik ook ingaan op de uitspraak van de Raad van State inzake het alcoholslotprogramma voor vrachtwagenchauffeurs, en de gevolgen daarvan voor de samenloop tussen bestuursrecht en strafrecht en mijn beleid ten aanzien van ASP en vrachtwagens.

Leenders, PvdA **Vraag 53:**
H.J.M.

Kan de staatsecretaris een beeld geven over hoe milieu- en gezondheidsrisico's (bijvoorbeeld op gebied van asbest) te voorkomen?

Antwoord 53:

Het signaleren van milieu- en gezondheidsrisico's is een doorlopend proces, en er is een veelheid aan binnen- en buitenlandse (wetenschappelijke) bronnen. De Gezondheidsraad adviseert regelmatig over dit type vraagstukken en ontwikkelingen in andere landen worden, onder meer via de WHO, gevolgd. De diversiteit aan signalen zelfs rond één stof of ander item kan enorm zijn. Het is daarom zaak de signalen te filteren en te duiden. De kennisinfrastructuur die daarvoor nodig is concentreer ik bij het RIVM. Of er behoefte is aan het ontwikkelen van (nieuw) instrumentarium zal afhangen van wat die signalering op gaat leveren. Signalering zal in beginsel risico's betreffen die nog niet (voldoende) in kaart zijn gebracht, zoals rond nanodeeltjes. De asbestproblematiek is voldoende bekend en in wet- en regelgeving vastgelegd.

Leenders, PvdA **Vraag 54:**
H.J.M.

Welke rol ziet de staatssecretaris om te komen tot creatieve en innovatieve oplossingen als alternatief op het gebied van stortbelasting?

Antwoord 54:

Vergroenen van het belastingstelsel vind ik een goede zaak. Vooral als dat gebeurt op een manier dat niet alleen het milieu, maar ook de economie daar beter van wordt. Dat wil zeggen: ons gezamenlijk uitgangspunt is om met behoud van belastinggrondslag een maximaal positief effect voor het milieu te sorteren. Staatssecretaris Weekers heeft aangegeven dat hij nog eens kritisch naar de stortbelasting gaat kijken, omdat hij signalen heeft ontvangen over niet-beoogde neveneffecten van de stortbelasting. Dat doet hij in overleg met de branche, de VNG en mij. Mijn inzet daarbij is primair gericht op het bedenken van een alternatief dat daadwerkelijk vergroenend werkt, dus een alternatief dat bijdraagt aan een meer circulaire economie.

Leenders, PvdA **Vraag 55:**
H.J.M.

Circulaire economie - 95% gerecycled industrie - 55% huishoudelijk afval - gemeenten verantwoordelijk afvalscheidingbron - Kan de staatssecretaris de stand van zaken geven? - Klopt het dat 4 grote gemeenten achter blijven? - Welke mogelijkheden zijn er om te komen tot dwingende afspraken met gemeenten?

Antwoord 55:

Gemeenten hebben eigen verantwoordelijkheid bij het gescheiden inzamelen van huishoudelijk afval. Er is een grote spreiding tussen gemeenten, diverse gemeenten scoren goed: er kan echter nog voortgang geboekt worden. De 4 grote gemeenten blijven inderdaad achter. Die hebben ook een grotere uitdaging, deze steden hebben bijvoorbeeld veel hoogbouw. Daar is gescheiden inzameling moeilijker, maar ook daar valt echt nog een slag te maken. Ik constateer dat er veel ambitie is bij de gemeenten, ook bij de grote vier. En zoals aangekondigd in mijn brief van 15 april 2013 ben ik in overleg met hen om te komen tot een aanpak die werkt. Volgende week heb ik overleg met de VNG en de afvalbedrijven over het stimuleren van gescheiden inzameling en het

verspreiden van leereffecten.
Ik streef er naar om in de eerste helft van 2014 een aanpak vast te stellen met gemeenten en andere stakeholders.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Leenders, PvdA **Vraag 56:**
H.J.M.

Moet de ILT middelen krijgen om bedrijven als Odfjell aan te pakken (wat nu bij de RUD's ligt)?

Antwoord 56:

Het milieutoezicht op BRZO-bedrijven wordt sinds kort door de zes gespecialiseerde BRZO-RUD's verricht. Zoals in de kabinetsreactie op de OvV-rapportage over Odfjell van 3 september jl. aangegeven zal hierbovenop voor de staatssecretaris van IenM een nieuwe wettelijke interventiebevoegdheid worden ingesteld met bijbehorende sanctiemiddelen die bedoeld is voor situaties van een langdurig nalevingstekort (zoals bij Odfjell), dreigende calamiteiten of majeure risico's voor de omgeving. Deze interventiebevoegdheid wordt aan de ILT gemandateerd die hiervoor geen specifieke extra middelen nodig heeft, temeer daar het de bedoeling is om dit soort situaties in de toekomst juist te voorkomen.

Graaf, M. PVV **Vraag 57:**
de

Is de minister bereid de PVV te volgen op het rechte pad en de belastingen en accijns te verlagen, zodat de accijns in elk geval 1 cent lager ligt dan omliggende landen?

Antwoord 57:

Het kabinet kiest er niet voor om op dit moment de betreffende belastingen te verlagen.

Graaf, M. PVV **Vraag 58:**
de

Is de Minister bereid van de Provincie te eisen dat alle opcenten aan aanleg en onderhoud van wegen worden besteed?

Antwoord 58:

De provincie krijgt vanuit twee bronnen haar inkomsten. In 2013 kregen de provincies uit het provinciefonds € 1,5 mld. Aan opcenten ontvingen de provincies in 2013 in 1,45 mld. euro. De opbrengst komt toe aan de algemene middelen van de provincie, conform de provinciewet. Daar ga ik niet over.

Provincies geven hun geld uit aan ondermeer wegenonderhoud, bodemsanering, aanleg van recreatiegebieden, schoon zwemwater, ambulances, etc. In 2011 gaven de provincies in het totaal 1,2 miljard euro uit aan onderhoud en aanleg van wegen.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Graaf, M. PVV **Vraag 59:**
de

Is de staatssecretaris bereid ook de inzichten van professor Richard Tol mee te nemen in het klimaatbeleid?

Antwoord 59:

Ja, uiteraard. In de klimaatwetenschap is bekend dat temperatuurstijging tot een bepaalde hoogte en voor bepaalde gebieden een positief effect kan hebben, zoals verlenging van het groeiseizoen van planten. Het totale effect van temperatuurstijging op aarde is echter negatief: temperatuurstijging levert meer schade op dan voordeel. Dit gegeven is reeds beschreven in het IPCC-rapport van 13 jaar geleden. In de IPCC rapporten die in 2014 worden uitgebracht wordt hier ook aandacht aan besteed en herbevestigd.

Bisschop, SGP **Vraag 60:**
R.

Nu wettelijke ter inzagelegging ontwerpbesluit 6 weken. Kan het korter?

Antwoord 60:

Ik ben het met u eens dat de vergunningsprocedure voor eenvoudige projecten niet via de uitgebreide procedure dient te verlopen. Ik ben dan ook van plan om in de Omgevingswet de verkorte procedure als reguliere procedure voor projecten te gebruiken. De uitgebreide procedure is dan alleen van toepassing op complexe projecten die in een algemene maatregel van bestuur worden genoemd.

Bisschop, SGP **Vraag 61:**
R.

Kan de minister provincies aanspreken op een terughoudendere opstelling bij wijziging van bestemmingsplannen?

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Antwoord 61:

Op basis van de WRO heb ik op dit terrein geen formele bevoegdheden in de richting van provincies. Ik zal dit signaal meenemen in het reguliere overleg dat ik voer met provincies en gemeenten.

Bisschop, SGP **Vraag 62:**
R.

Op welke wijze houdt de minister een vinger aan de pols bij de versobering in beheer en onderhoud van de binnenvaart?

Antwoord 62:

De versoberingsmaatregelen zijn besproken met de betrokken belangenorganisaties. Dit gaat in goed overleg. Over de realisatie en de effecten die dat met zich meebrengt zal ook met uw Kamer periodiek worden gesproken.

Bisschop, SGP **Vraag 63:**
R.

Kan het actieteam ontslaking gebiedsontwikkeling ook op pad voor versnelling van procedures voor verbouwingen van burgers/bedrijven (dus niet alleen voor grotere projecten)?

Antwoord 63:

Het actieteam "ontslakken" wordt ingezet op de verandering van de bestuurlijke en ambtelijke cultuur bij gemeenten als deze vertragend en belemmerend werkt in de bouwuitvoeringspraktijk. Het doel is o.a. om het stapelen van regelgeving, het toevoegen van lokale aan landelijke regels, terug te dringen. Het gaat hierbij om grote gebiedsontwikkelingsprojecten, maar ook kleinere projecten op het terrein van woningbouw en gebouwtransformaties. In het kader van nu al Eenvoudig beter waarin werken in de geest van de Omgevingswet wordt bevorderd zal dit verder worden ondersteund. Binnenkort zal collega Blok hierover een brief naar de Tweede Kamer sturen.

Bashir, F. SP **Vraag 64:**

Hoe gaat de staatssecretaris mensen verleiden om het OV in te

gaan als de prijzen blijven stijgen? - Prijsverhoging volgend jaar 3,4% - terwijl gebruiksvergoeding pas vanaf 2015 omhoog gaat - terwijl kosten voor auto (relatief) lager zijn

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Antwoord 64:

De vervoerconcessie staat NS toe de tarieven elk jaar te verhogen voor inflatie en stijging gebruiksvergoeding. In 2015 zal er sprake zijn van een extra stijging van de gebruiksvergoeding. Die gebruiksvergoeding mag NS in één keer doorberekenen in de tarieven 2015. Dat betekent een relatief grote tariefstijging die voor de reizigers als een schok zal komen. Voor de reizigers lijkt het mij prettiger als de tariefstijging geleidelijk plaatsvindt. Daarvoor was een concessiewijziging nodig, zodat NS vanaf 2014 de extra gebruiksvergoeding geleidelijk in de tarieven kan doorberekenen. Als NS de tarieven niet mag verhogen, heeft dat financiële consequenties voor NS. Dit betekent dat het bedrijf ergens in zal moeten snijden hetgeen vervolgens ten koste van de kwaliteit of de kwantiteit van de producten en diensten voor de reizigers. Dit vind ik niet wenselijk. Vandaar dat de prijsstijging in dit geval noodzakelijk was. Daarom heb ik de huidige concessie op dit punt gewijzigd. Daarbij wil ik benadrukken dat dit over de jaren heen geen financieel voor- of nadeel oplevert voor de reizigers, NS of ProRail. Over dit alles heb ik uitvoerig met uw Kamer gesproken.

Bashir, F. SP **Vraag 65:**

Is het nodig om tol te heffen op de verlengde A15 en de Blankenburgtunnel? Betaald de automobilist niet al genoeg?

Antwoord 65:

Zoals bij uw Kamer bekend hebben de projecten A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) en de Blankenburgverbinding (NWO) een tologpave van in totaal 604 mln euro. De tolopbrengsten zijn nodig om infrastructuur te kunnen betalen. Zonder tol kan ik deze projecten niet realiseren en deze projecten zijn hard nodig om de bereikbaarheid op peil te houden.

Bashir, F. SP **Vraag 66:**

Beloofd is: fietsenstallingen stations Amsterdam in 2013 aanpakken, tot op heden is er weinig voortgang. Waarom duurt het zo lang?

Antwoord 66:

In het MIRT projectenboek 2013 was aangegeven dat de realisatie plaatsvindt tussen 2013 en 2018. In het nieuwe MIRT projectenboek voor 2014 is dit met een jaar verschoven naar 2014 tot 2018. Ik moet erkennen dat gemeente Amsterdam en ProRail bij de uitwerking van dit project veel tijd nodig heeft gehad. Het blijkt weerbarstig om goede en betaalbare locaties te vinden voor de aanleg van de stallingen. Het goede nieuws is dat ik in het komende BO MIRT met de regio definitieve afspraken wil maken over de aanleg. Ik zal u hierover informeren voor het nota overleg MIRT van 25 november a.s.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Bashir, F. SP **Vraag 67:**

Provincies regelen financiering fiets- en wandelnetwerken -
Financiering landelijk netwerk wordt geschrapt. Kan de
staatssecretaris een oplossing aandragen?

Antwoord 67:

- De bezuiniging waarop u doelt betreft waarschijnlijk de recreatieve routenetwerken die jarenlang door voormalig LNV zijn gesubsidieerd.
- Vanuit IenM heb ik in 2009 en 2010 een financiële bijdrage verstrekt aan 18 fietssnelwegen. Enkele van deze routes, zoals de route Leiden-Den Haag, zijn inmiddels gerealiseerd, anderen zijn nu in de maak. Ook binnen het programma Beter Benutten geef ik een bijdrage aan fietsroutes, waaronder één nieuwe snelfietsroute in Brabant.
- Fietsmaatregelen bij Beter Benutten zijn hoofdzakelijk gericht op woon-werkverkeer zo mogelijk inclusief afspraken met werknemers en werkgevers over het gebruik van de fiets in het dagelijkse gebruik.
- Vanuit dat uitgangspunt kunnen regio's voorstellen aandragen binnen de kaders van het vervolg van Beter Benutten.

Bashir, F. SP **Vraag 68:**

Kan de staatssecretaris bevestigen dat zij toeziet op de afspraken met de Tweede Kamer uit haar brief van 6 april 2011 (Kamerstuk 23645, nr. 420) betreffende toiletten in sprinters?

Antwoord 68:

- Ja, ik zie toe op de afspraken die mijn ambtsvoorganger in 2011 met NS heeft gemaakt en spreek NS daar zo nodig op aan.
- Die afspraken houden in dat uiterlijk in 2025 alle treinen

een toilet moeten hebben; dan moet dus ook in alle nieuwe Sprinters zonder toilet alsnog een toilet zijn ingebouwd (zie Kamerstuk 23645 nr. 420 d.d. 6-4-2011).

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Bashir S **Vraag 69:**

, F. P

- a) Erkent de minister dat er een probleem is bij het handhaven van de cabotageregels in Nederland?
- b) Hoe voorkomt de minister dat binnenlandse ritten door buitenlandse chauffeurs worden gereden?
- c) Is de minister bereid de capaciteit bij de ILT hiervoor te verhogen?

Antwoord 69:

Op dit moment doet de ILT inventariserend onderzoek naar de overtreding van deze regels. Het meest recent heb ik u daarover geïnformeerd bij brief van 5 november 2013. Ik heb u in de brief toegezegd dat u het rapport en mijn visie op de problematiek en de benodigde handhaving in januari 2014 ontvangt, tijdig voor het AO wegverkeer en verkeersveiligheid op 30 januari. Het onderzoek is mede bedoeld om te bepalen waar en hoe de handhaving zo effectief mogelijk kan worden ingezet. Pas als het onderzoeksrapport gereed is, kan ik uitspraken doen over de gewenste inzet van de ILT. Ik wil daar nu niet op vooruitlopen.

Bashir S **Vraag 70:**

, F. P

Waarom zijn toiletten in treinen en de treinen zelf zo vaak vies?

Antwoord 70:

- De treinen en de toiletten worden meerdere keren per dag gereinigd, te weten op een of meerdere keerpunten en 's nachts.
- Ondanks deze inzet komt het toch soms voor dat reizigers een vies toilet of een vieze trein aantreffen.
- Reinheid van het toilet is onderdeel van de objectieve indicator 'kwaliteit reinheid treinen en stations' waarover NS rapporteert aan IenM
- Ik rapporteer u daarover via de jaarlijkse vervoerplannen en verantwoordingen.
- De afgelopen jaren heb ik de grenswaarde steeds naar boven bijgesteld. NS heeft hier steeds aan voldaan:
 - De grenswaarde voor deze kpi voor 2011 is 87% (vervoerplan 2012). Dit is gehaald (90,3%).

- De grenswaarde voor deze kpi voor 2012 is 89% (vervoerplan 2013). Dit is gehaald (90,5%)
- De grenswaarde voor deze kpi voor 2013 is 89,5% (vervoerplan 2013). Of dit gehaald wordt is nog niet bekend.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Gerve S **Vraag 71:**

n, P

H.P.J. (Luchtkwaliteit) Moeten we niet terug naar 80 km/uur bij Rotterdam?

Van

Antwoord 71:

Zoals ik in mijn brief van vandaag aan uw Kamer heb aangegeven, blijf ik langs de A13 binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, ook nadat de snelheid bij Overschie is verhoogd van 80 naar 100 km/uur. De wettelijke normen zijn voor mij leidend. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL houd ik continu een vinger aan de pols.

Gerve S **Vraag 72:**

n, P

H.P.J. Toezien op publieke belangen WRR rapport - Inspectie is papieren tijger

Van geworden. Wat vindt de staatssecretaris van de achteruitgang van toezicht en handhaving voor milieu? Moet de ILT niet beter worden aangestuurd?

Antwoord 72:

Het beeld dat sprake zou zijn van achteruitgang van toezicht en handhaving voor milieu onderschrijf ik niet. Waar de bevoegdheden voor toezicht op wet- en regelgeving bij provincies en gemeenten zijn of worden belegd, zijn die overheden primair verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Dit speelt met name in het milieutoezicht op inrichtingen. De Omgevingsdiensten zijn hierbij belangrijk om de kwaliteit van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving door provincies en gemeenten verder te verbeteren en te professionaliseren.

Verder wil ik benadrukken dat in de eerste plaats het bedrijfsleven zelf verantwoordelijk is voor correcte uitvoering en naleving van de regelgeving. De inspectie houdt daar toezicht op vanuit het beginsel 'vertrouwen tenzij'. Bedrijven krijgen eerst zelf de kans om het goed te doen, gebeurt dat niet dan treedt de inspectie op, bijvoorbeeld met een stillegging of verscherpt toezicht.

Ik herken ook het signaal van de WRR, dat met name aandacht vraagt om een blijvende verbetering van de onderbouwing van het toezichtprogramma. De ILT zal hier de komende jaren aan blijven werken, onder andere door verdere verbetering van de risicoanalyses. Dit kan onder meer door inspectieresultaten en informatie van andere

(overheids)organisaties stelselmatig te analyseren. Zo kan de inspectie het toezicht steeds beter richten. Ook de signalerende functie van de ILT (Staat van de Transportveiligheid) draagt bij aan verdere versterking van het toezicht en een adequate publieke verantwoording.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Gerve S **Vraag 73:**

n, P

H.P.J. Onder verwijzing naar het rapport "De uitdaging" van de branche en het
Van SP-rapport "doorpakken op asbest", gaan we in 2024 halen dat alle
asbest dan is opgeruimd?

Antwoord 73:

Het asbestbeleid heeft mijn volle aandacht. Doelstelling is het voorkomen van situaties waar gevaarlijke blootstelling aan asbestvezels plaats vindt. Dit houdt niet perse in dat alle asbest op alle plekken in Nederland moet zijn weggehaald. Wel is als beleidsvoornemen geformuleerd dat per 2024 een verbod op asbestdaken van kracht wordt..

Zoals ik Uw Kamer tijdens het AO Externe Veiligheid van 20 juni jl. al heb toegezegd, zal ik nog dit jaar reageren op het rapport "Doorpakken op asbest", tegelijk met het toezenden van de conclusies naar aanleiding van het inspectie-onderzoek op scholen dat voor het AO van 12 december beschikbaar komt.

Het rapport van het commerciële bureau waar u aan refereert ("De Uitdaging") gaat in op vele aspecten van het asbestbeleid, zoals het verbod op asbestdaken en het landelijk asbestvolgsysteem. Tevens bevat het rapport een groot aantal aspecten dat de kwaliteit van de inventarisatie- en saneringsbranche betreft; het terrein van de Minister van SZW. Daarom zal ik in overleg met de Minister van SZW een integrale reactie op het rapport voorbereiden en met hem bezien op welke termijn u die reactie toegezonden kan worden.

Gerve S **Vraag 74:**

n, P

H.P.J. Wat gaat het kabinet doen aan: - nationale sturing in plaats van
Van lappendeken milieuzones - transferia - strengere APK-keuring auto's -
smerige bromscooters, moet er uitsterfbeleid komen?

Antwoord 74:

Milieuzone Bestelverkeer

Meerdere steden overwegen de invoering van een milieuzone voor bestel. Utrecht is hier al over besloten, in Rotterdam loopt de besluitvorming nu. We willen een lappendeken in Nederland voorkomen en hierover heb ik u overleg. Daar maak ik samen met de steden afspraken over de toelating het bestaande verkeersbord voor milieuzones (nu alleen vrachtauto's) is toevoeging nodig van de categorie bestelverkeer. In het RVV worden de toelatingseisen vastgelegd die horen bij dat bord.

relaties met universiteiten en onderwijsinstellingen om in de hele keten (van universiteit tot daadwerkelijke uitvoering) de kennis te kunnen aanboren.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Gerve S **Vraag 76:**

n, P

H.P.J. Moet er niet geïnvesteerd worden in het opruimen van asbest? (naar
Van aanleiding van het rapport SP "doorpakken op asbest")

Antwoord 76:

Er wordt geïnvesteerd in het opruimen van asbest. Om de sanering van asbestwegen te versnellen is het budget voor asbest dat in de jaren 2014 en 2015 beschikbaar was naar voren gehaald. Het budget, dat in 2016 en 2017 is geheerprioriteerd, is vanaf 2018 weer beschikbaar voor veiligheidsbeleid, waaronder asbestsanering in het licht van het voorziene verbod op asbestdaken per 2024. Dit laat onverlet dat asbestsanering primair voor rekening komt van de eigenaar van een asbesthoudend object.

Gerve S **Vraag 77:**

n, P

H.P.J. Export van teerhoudend asfalt is niet opgelost (helpt van gemeenten
Van dumpst het in de Baltische staten). Graag reactie op het rapport van de SP "Dag tag, verwijdering van teerhoudende asfaltgranulaat in Nederland" (onder andere over thermisch reinigen) hierover.

Antwoord 77:

Zoals bekend deel ik de zorg van de Kamer op het punt van teerhoudend asfaltgranulaat (TAG).
Mijn standpunt is dat TAG thermisch moet worden gereinigd en dat de daarbij vrijkomende materialen moeten worden gerecycled.
Dat is ook zo vastgelegd in het Landelijk afvalbeheerplan.
Mijn eigen dienst, Rijkswaterstaat, zorgt er al meerdere jaren voor dat al het TAG dat vrijkomt bij beheer van rijkswegen, daadwerkelijk wordt aangeleverd bij de Nederlandse installaties voor thermische verwerking. Bij andere wegbeheerders (provincies en gemeenten) is dat helaas nog niet altijd zo.
Ik kan wettelijk de uitvoer van TAG ten behoeve van recycling niet tegenhouden, want Europese regelgeving staat dat nu eenmaal toe.

Wel heb ik een aantal acties in gang gezet, die tot doel hebben om wegbeheerders en aannemers te bewegen om zich aan het Nederlands beleid te houden, zoals het opstellen van uniforme besteksbepalingen. Ook heb ik in augustus brieven gestuurd aan IPO en VNG en hen gewezen op de verantwoordelijkheden van provincies en gemeenten en de gekozen beleidslijn.

**Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.**

Elias, VVD **Vraag 78:**

T.M.Ch.

Op pagina 18 van het Infrastructuurfonds is sprake van financiële overschrijdingen als gevolg van onduidelijkheden over het ontwerp van installaties en besturingssoftware van de 2e Coentunnel.

Onduidelijkheden tussen wie en wie? En vooral: wat voor onduidelijkheden? Onduidelijkheden die zich ook al bij de A73 hadden voorgedaan? En wat is het lerend vermogen bij het departement als dezelfde geldverslindende onduidelijkheden zich herhaald voordoen? Graag een nauwgezet antwoord.

Antwoord 78:

De onduidelijkheden over het ontwerp van de installaties en de besturingssoftware kwamen voort uit onduidelijkheid in de wet waar deze precies aan moesten voldoen. Dit kwam in de discussies tussen de aannemer en Rijkswaterstaat naar voren. Dezelfde discussies speelden ook bij de A73. Dit is ook logisch, aangezien bij beide tunnels dezelfde wet en regelgeving van toepassing was. De wijziging van de Warvw, die per 1 juli dit jaar van kracht is gegaan, was nog niet van toepassing. Met de wijziging van de wet is duidelijk waar aan voldaan moet worden (de norm) en op welke wijze daaraan bij nieuwe Rijkstunnels voldaan moet worden (de standaarduitrusting).

Er zijn lessen geleerd van de A73, waaronder de bovengenoemde wijziging van de wet. Hierover is de Tweede Kamer ook geïnformeerd. Deze lessen konden echter slechts beperkt bij de Tweede Coentunnel worden toegepast, omdat beide projecten gedeeltelijk tegelijkertijd speelden. Zo is het contract voor de Tweede Coentunnel ondertekend in april 2008, terwijl de Roertunnel in de A73 1 december 2009 volledig werd opengesteld.

Elias, VVD **Vraag 79:**

T.M.Ch.

Het voortdurende gepalaver tussen Rijk, provincies, gemeenten, belangengroepen en natuurclubs bij infrastructuurprojecten kan ondervangen worden door bestuurders besluiten te laten nemen en

vast te houden aan eenmaal genomen besluiten. Is de minister dit met mij eens? En hoe gaat de minister het uitdragen en tot norm verheffen?

Ons kenmerk
Fout! Onbekende naam
voor documenteigenschap.

Antwoord 79:

Indertijd hebben we de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten ingesteld om te komen tot een versnelling en verbetering van het besluitvormingsproces. Belangrijk is om een vroegtijdige en ruimere participatie van betrokkenen, met name in de beginfase van een project, te organiseren. Dit leidt er toe dat we na de onderzoeken voortvarender een besluit kunnen nemen. Het is aan de politiek en bestuur om hieraan inhoud te geven, besluit te nemen en aan afspraken vast te houden. Het advies van Eleverding is verwerkt in de herziene Tracéwet (2012) en straks ook in de Omgevingswet, zodat deze lijn tot norm verheven blijft.

Boer, VVD **Vraag 80:**

B.G. De

Kan het veiligheidssysteem ERTMS op goederenroutes met voorrang worden opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda?

Antwoord 80:

- De Lange Termijn Spooragenda (LTSA) vormt de paraplu voor alle spoorbeleid en -projecten voor de komende jaren. In dat kader wordt gewerkt aan de verkenning ERTMS en ook aan een Aanvalsplan Goederenvervoer.
- De Betuweroute is al voorzien van ERTMS. De internationale TEN-T goederencorridors vanuit de haven van Amsterdam naar de Betuweroute en van de haven van Rotterdam naar België worden uiterlijk in 2020 van ERTMS voorzien. Ook de internationale TEN-corridors die in 2030 voorzien moeten zijn van ERTMS zijn in belangrijke mate goederencorridors.
- Ik heb met uw Kamer afgesproken om u op korte termijn via de Railmap 2.0 te informeren over de voortgang met betrekking tot ERTMS, en over de onderzoeken uit de Verkenningsfase. Die onderzoeken zal ik gebruiken om de uiteindelijke uitrolstrategie te kunnen bepalen.
- In dat kader zal ook duidelijk worden hoe met de goederenroutes zal worden omgegaan.

Boer, VVD **Vraag 81:**

B.G. De

Kunnen de inspanningen worden gericht op vervoer van gevaarlijke stoffen via ondergrondse buizen en/of via het water (per schip)

Antwoord 81:

Meer dan 90% procent van de totale stroom gevaarlijke stoffen wordt reeds over water of door buisleidingen vervoerd. Dat is al een heel hoog percentage, dat zal niet meer sterk kunnen stijgen. Ik onderschrijf dat in een aantal gevallen buisleidingentransport een goede optie kan zijn en waar mogelijk stimuleer ik dat ook. Ik noem in dit verband de recent vastgestelde Rijksstructuurvisie Buisleidingen waarbij stroken worden gereserveerd voor toekomstige buisleidingen van nationaal belang.

Boer, VVD **Vraag 82:**

B.G. De

Hoe kan de bocht bij meteren versneld worden aangelegd? Wat kan de staatssecretaris op korte termijn doen bij Vught?

Antwoord 82:

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer loopt er een MER-procedure voor Meteren-Boxtel. De boog maakt hiervan onderdeel uit. Het betreft een technisch complex project waar met man en macht aan gewerkt zodat steden als Dordrecht en de Brabantse stedenrij zo snel mogelijk kunnen worden ontlast van het goederenvervoer. Ik verwacht in de eerste helft van 2014 in overleg met de regio een besluit te kunnen nemen over de voorkeursvariant. Realisatie van de boog is nu gepland in 2020. Deze planning is reeds zeer ambitieus en versnelling acht ik niet verantwoord. Daargelaten dat ik tijdens de verdere uitwerking steeds alert zal blijven op mogelijkheden tot versnelling.

Ik neem bij het uitwerken van alternatieven in de m.e.r.-procedure ook verdiepte varianten in Vught mee conform de toezegging van mijn voorganger, waarbij als voorwaarden zijn gesteld voor een eventuele keuze voor een verdiepte variant dat er een substantiële regionale medefinanciering is (minimaal 50%), dat uit de m.e.r.-procedure blijkt dat de verdiepte ligging maakbaar is en voldoende maatschappelijk rendement oplevert. Maatregelen in Vught zullen starten na het doorlopen van de procedures; een versnelling hiervan acht ik niet realistisch.

Boer, VVD **Vraag 83:**

B.G. De

Hoe gaan we in Nederland om met de werkzaamheden aan de Betuweroute in Duitsland? Welke veiligheidsmaatregelen (naast ERMTS) nemen we op welke routes?

Antwoord 83:

Duitsland is voornemens het derde spoor aan te leggen in de periode 2016-2022. Daarvoor heeft DB Netz een meerjarig

bouwplan opgesteld waardoor een beperking in de capaciteit bij de grensovergang Zevenaar ontstaat voor het goederenvervoer. Om te zorgen dat het goederenvervoer tussen Duitsland en Nederland tijdens de bouw zo goed mogelijk wordt geaccommodeerd wordt er met ProRail, Keyrail, KNV, de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en de Duitse partners intensief samen gewerkt aan een pakket met maatregelen om de goederen zoveel mogelijk via het spoor te blijven vervoeren. Ook het bedrijfsleven en decentrale overheden worden betrokken. Een belangrijk onderdeel van de maatregelen is het herrouteren van het goederenvervoer over andere grensovergangen. Ik zal u over de stand van zaken informeren voor het kerstreces al dan niet via de Voortgangsbrief Betuweroute, conform mijn toezegging aan u in het AO Spoor van 12 september jl. Of en zo ja waar veiligheidsmaatregelen nodig zijn ten behoeve van tijdelijke omleiding van goederentreinen wordt eveneens in kaart gebracht.

Boer, VVD **Vraag 84:**

B.G.

De OV-Chip: kan de staatssecretaris voortvarend aan de slag gaan met het initiatiefvoorstel van de VVD en de ChristenUnie met betrekking tot het opengooien van de markt?

Antwoord 84:

- Ja, in het kader van het NOVB wordt de toekomst van het OV betalen en het openstellen van de markt met prioriteit opgepakt. Dit zal in het werkprogramma terug komen. Dit verwacht ik u begin 2014 namens het NOVB te kunnen toezenden.
- Alle spelers in het NOVB zijn daarbij betrokken: vervoerders, overheden, consumentenorganisaties en tevens experts.
- Daarnaast wordt met de herpositionering TLS en de wetgeving OV-chipkaart mede beoogd om het publieke belang van open toegang tot het OV-betaalsysteem te borgen.
- De invulling van de herpositionering van TLS en de nieuwe governance structuur zullen worden toegelicht tijdens de technische briefing in december.

Boer, VVD **Vraag 85:**

B.G.

De Hoe staat het met de motie Aptroot over een dekkend plan voor binnenvaartterminals?

Antwoord 85:

- In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) hebben we het internationaal kernnet voor logistiek opgenomen.
- Met het bedrijfsleven en de betrokken regio's hebben we intensief gesproken hoe dit nationaal te vertalen naar de netwerken (weg, spoor en vaarwegen) en de overslagterminals.
- Op basis van die gesprekken is, in het bestuurlijk MIRT overleg in het najaar van 2012, besloten voor twee belangrijke goederencorridors MIRT-onderzoeken uit te voeren: voor de A15-Betuwelijn-Waal corridor en de A16/58/67-Brabantroute-Brabantse kanalen.
- Daarin kijken we breed, over alle modaliteiten (ook inclusief buisleidingen) en multimodale terminals, met bedrijfsleven en regio naar mogelijkheden om de processen in de corridor efficiënter te laten lopen.

Boer, VVD **Vraag 86:**

B.G.

De In Duitsland kunnen Nederlandse schippers nog niet varen op LNG. Graag maximale inspanning van de minister dat dit wel mogelijk wordt. Graag een reactie van de minister.

Antwoord 86:

Nederland zet zich in om uiterlijk in 2014 regelgeving te hebben die het gebruik van LNG in de binnenvaart mogelijk maakt. Dit geldt zowel voor de technische voorschriften, de gevaarlijke stoffen regels, de bemanningsvoorschriften, de politievoorschriften, en de bunkervoorschriften. De noodzakelijke regelgeving wordt in internationaal verband gerealiseerd: Duitsland is daar uiteraard ook bij betrokken. Als deze regelgeving klaar is mag varen op LNG in de hele EU. In het LNG Masterplan Rijn Donau zijn een aantal Duitse havens en de haven van Basel als partner betrokken zodat direct opgetrokken wordt in het realiseren van infrastructuur om LNG te bunkeren.