

## **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 2015 (34000-XII)**.

**Kamerlid**      **Politieke**      **Vraag en Antwoord**

**partij**

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Kan de minister ons bijpraten over de perikelen rond de bruine vloot? (specifieke problemen rond Denemarken)

**Antwoord:**

Zoals bekend heeft Denemarken zorgen over de veiligheid van de traditionele zeilschepen. Sinds 2010 heb ik daarom ingezet op een oplossing via Europese regelgeving voor zeilschepen. Nadat dit traject begin 2013 vastliep, heb ik intensief onderhandeld met Denemarken om een oplossing te vinden. Tijdens die onderhandelingen is nauw contact gehouden met de Vereniging voor Beroepschartervaart. Medio dit jaar bereikten we een -in mijn ogen- alleszins acceptabel compromis: Het komt tegemoet aan de Deense zorgen over veiligheid, terwijl tevens het grootste deel van de bruine vloot in Deense wateren kan blijven opereren. Ik ben daarom teleurgesteld over de afwijzende reacties uit de sector. Ik begrijp dat het bezwaar zich met name richt op de beperking van het vaargebied en vermeende discriminatie door Denemarken, omdat Deense schepen niet aan dezelfde eisen zouden hoeven te voldoen.

Daarom ben ik bereid contact op te nemen met mijn Deense collega, om te bezien of er onderhandelingsruimte zit op het punt van verruiming van het vaargebied. Ik zal opheldering vragen over eventuele discriminatie van Nederlandse schepen.

Daarnaast is er de infractieprocedure die de Europese Commissie tegen Denemarken voert na een klacht van de BBZ. De Commissie rest op dit moment alleen de mogelijkheid om Denemarken voor het Europese Hof van Justitie te dagen. De vraag is of zij dit wil doen: er zijn aanwijzingen dat de zaak niet kansrijk is, omdat er in internationaal zeevervoer geen sprake is van een interne EU markt.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Zijn er bij het spooronderhoud ook tegenvallers? Behoefte aan een nieuw geactualiseerd beeld over B&O en de bijbehorende kosten (meerjarig).

**Antwoord:**

Zoals aangegeven in de begroting 2015 worden de financiële reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging spoor onderzocht in het licht van de door Prorail gesignaleerde druk op de meerjarige budgetten. Over de uitkomsten van het onderzoek wordt uw Kamer uiterlijk via de begroting 2016 geïnformeerd.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris zich inzetten om de heffingen en landelijke luchtruimen af te schaffen zodat we niet onnodige kosten maken door omvliegen? Bijvoorbeeld door tijdens het EU-voorzitterschap knopen door te hakken over het Single European Sky?

**Antwoord:**

Nederland is een sterk voorstander van Single European Sky en zet hier reeds actief op in. Onderdeel hiervan is de vorming van één Europees luchtruim waarmee omvliegen wordt voorkomen. Binnen Single European Sky wordt gewerkt aan het beperken van de kosten voor luchtverkeersdienstverlening en daarmee het beheersbaar houden van de heffingen. Uitgangspunt blijft daarbij wel dat de kosten middels heffingen zullen worden blijven bekostigd. Het streven is er op gericht om steeds kostenefficiënter te werken en tot lagere tarieven te komen. Uiteraard zal Nederland waar mogelijk ook het EU-voorzitterschap aanwenden om versnelling in de vorming van één Europees luchtruim te realiseren.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

De Rouwe heeft motie ingediend om het aantal verkeersgewonden terug te brengen, maar ziet minister twifelen. Begroting is te weinig/dun om doelstellingen te halen. Graag reactie.

**Antwoord:**

Ik ben mij bewust van de motie van de heer De Rouwe, waarin hij vraagt om de doelstelling niet los te laten. Zoals ik u in april van dit jaar heb gemeld hou ik met uitvoering van de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de aanvullende 23 acties in de Beleidsimpuls vooralsnog vast aan de doelstelling voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2020. Enkele voorbeelden:

- Een belangrijke actie uit de beleidsimpuls is om de gemeenten te stimuleren en te faciliteren met het maken van fietsveiligheidsplannen. Daar ben ik met de ambassadeursgroep van 7 burgemeesters en een commissaris van de koning mee bezig. Vandaag (30 oktober) is er een grote bijeenkomst in Amersfoort waarin fietsveiligheid op tal van manieren wordt aangepakt. Veel gemeenten zijn aanwezig.
- Ik subsidieer onder andere het programma Blijf Veilig Mobiel, waarin de ouderenbonden samen met maatschappelijke partijen senioren helpen om de juiste keuzes te maken om mobiel te blijven
- Ik subsidieer VVN. Daarmee ondersteun ik onder andere het meldpunt veilig verkeer, zodat VVN samen met betrokken buurtbewoners en de gemeenten verbeteringen kan initiëren in hun buurt.

- Ik faciliteer de wegbeheerders met CROW handreikingen voor basiskenmerken wegontwerp, aangevuld met aspecten voor kruisingen en rotondes. En daar komt in 2015 de herziene CROW handreiking Fietsontwerp bij. Hierin is de laatste kennis over fietsveiligheid verwerkt.

SWOV monitort jaarlijks de voortgang van alle 23 acties. Eind dit jaar zal SWOV een rapport uitbrengen over mogelijk aanvullende maatregelen om de doelstellingen te halen. In 2015 zal SWOV een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid van de doelstelling, mede in het licht van de monitoring van de 23 acties uit de beleidsimpuls. Op basis van dit onderzoek en de haalbare aanvullende maatregelen zal ik in overleg met de decentrale overheid en maatschappelijke partners bepalen of de doelstelling voor ernstig verkeersgewonden haalbaar blijft. Mocht daar aanvullende financiering voor nodig zijn, zal ik dat op dat moment bekijken en uw Kamer betrekken bij de discussie over de haalbaarheid.

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

Microplastics uit bandenslijtage. Kan de staatssecretaris in gesprek gaan hierover met de branche en de Kamer hierover informeren?

**Antwoord:**

Dat zeg ik toe.

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

Waarom wordt voor microplastics een datum van 2017 gehanteerd terwijl sector aangeeft dat het sneller kan? Zijn afspraken hier aan het schuiven?

**Antwoord:**

Zoals ik ook in mijn brief van 28 oktober jl. heb aangegeven, zet ik in op 3 sporen:

- Het eerste spoor is het uitfaseren van microplastics in Nederland.
- De cosmeticabranche heeft aangegeven dat al haar leden die plastic microbeads in cosmetica gebruiken, dit inmiddels hebben gestaakt of gaan beëindigen.
- Voor de meerderheid van de bedrijven is dit vóór 2017 gerealiseerd.
- In 2017 heeft 80% van de leden van de NCV geen plastic microbeads meer in haar producten.
- De datum van 2017 sluit dus aan bij de ontwikkelingen in de sector.

Het tweede spoor waar ik op inzet is het verminderen van emissies van microplastics uit andere bronnen dan cosmetica. En

het derde spoor is het Europese spoor waar ik werk aan maatregelen om emissies van microplastics naar het milieu te verminderen.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

In Utrecht zijn de inspanningen voor de milieuzone volgens het CDA gedoemd te mislukken. Kan de staatssecretaris hier geen/niet beter nee tegen zeggen?

**Antwoord:**

- Utrecht wil in het kader van het NSL een milieuzone invoeren ten behoeve van haar luchtkwaliteitsbeleid
- IenM speelt in dit verband een faciliterende rol door het vaststellen van het verkeersbord
- Over de wenselijkheid, toepassing en haalbaarheid van milieuzones gaan de gemeentes zelf

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Duitsland heeft plannen om tol in te voeren. Straks krijgen we ook nog Italië en andere landen. Waar gaat dat heen? Wat gaat u daar aan doen?

**Antwoord:**

De meeste landen binnen Europa kennen een vorm van beprijzing d.m.v. vignet, tol, of kilometerheffing. Elk land heeft het recht om eigen maatregelen voor beprijzing van wegverkeer vast te stellen. Eurocommissaris Kallas wijst erop dat dit recht in het kader van de subsidiariteit tot de Lidstaten hoort, zolang de Europese kaders in acht worden genomen. Als Duitsland binnen de gestelde kaders blijft, mag ze haar plan invoeren. Het is aan de Europese Commissie om na te gaan of voornemens van lidstaten in overstemming zijn met EU recht. Zij zal er scherp op toezien dat het Duitse plan buitenlandse automobilisten niet discrimineert en evenredig is. Ik heb onlangs mijn Duitse collega over zijn plan gesproken en nogmaals kenbaar gemaakt dat ik grote bezwaren heb. Afhankelijk van het definitieve plan beraad ik mij op nadere juridische stappen

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

Worden lokale helden in het kader van aanpak zwerfvuil voldoende in het zonnetje gezet? (Zwerfies) Wat is de mening van de staatssecretaris?

**Antwoord:**

- Antwoord
- Het bestrijden van zwerfafval is belangrijk
  - Dat gaat om het voorkomen en om het opruimen

- Er wordt minder afval weggegooid als een ruimte schoon is
- Zien opruimen doet opruimen. Bovendien bevordert het bewustwording
- Ik vind het inspirerend dat mensen via zwerfies trots laten zien dat ze opruimen
- Lokaal wordt daar veel aandacht aan besteed en dat juich ik toe.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Wat is de inzet van de minister om in te spelen op ontwikkelingen rond TEN-T netwerk? Wat het CDA betreft zouden de Zeesluis IJmuiden en Kornwerderzand hierin moeten. Wat is de agenda van de minister als het gaat om faciliteren van aansluitingen op TEN-T?

**Antwoord:**

Het TEN-T netwerk is in december 2013 door de Europese Commissie vastgesteld. Voor de vaarwegen ben ik tevreden over hoe zij op de TEN-T kaarten van de EC staan vermeld. Alle vaarwegen van (inter-)nationaal belang staan er op, net als veel van de andere vaarwegen in Nederland.

Voor de zeesluis IJmuiden geldt dat deze op het TEN-T netwerk ligt. Voor de sluis bij Kornwerderzand geldt dat niet. Vanuit de nationale en Europese prioriteiten gezien is dat een logische keuze.

Voor rijksprojecten die op het TEN-T netwerk liggen, die in mijn MIRT-programmering zijn voorzien en die kansrijk zijn, zal ik TEN-T subsidies aanvragen. Dit geldt o.a. voor de zeesluis IJmuiden. Voor TEN-T subsidieaanvragen voor projecten met een regionaal belang, die ik vanuit nationaal belang niet (mede)financier zal ik de aanvraag weliswaar doorgeleiden richting de Europese Commissie, maar is het aan de regionale partijen zelf om het belang daarvan te onderbouwen. Bij dergelijke projecten heb ik vanuit het rijk geen inhoudelijke rol. Dit geldt bijvoorbeeld voor de regionale variant van de schutsluis bij Kornwerderzand waarvoor de regio een TEN-T subsidieaanvraag in voorbereiding heeft.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Hoe staat het met onnodige regelgeving in de binnenvaart? Wat staat er op de agenda van de CCR? We moeten zorgen dat binnenvaart vitaal blijft met minder regels.

**Antwoord:**

De heer De Rouwe vroeg naar de agenda van de CCR; op het gebied van technische regelgeving staan er op dit moment geen onderwerpen op de agenda. Er zijn immers afspraken gemaakt tussen CCR en Europese commissie over de ontwikkeling van

een eenduidige technische standaard als basis voor CCR en Europese regelgeving. Vooruitlopend daarop worden nu geen regels gemaakt, om te voorkomen dat het uit de pas gaat lopen. In goed overleg met de Europese Commissie wordt hierop één uitzondering gemaakt: de CCR is bezig met het maken van regelgeving voor het gebruik van LNG als brandstof. Nu is het varen op LNG alleen met een ontheffing toegestaan, straks wordt het gemakkelijker voor een ondernemer om zijn schip op LNG te laten varen. Deze regels worden medio 2015 verwacht. Afgelopen zomer is in de CCR een akkoord bereikt over de zgn. overgangsbepalingen: technische voorschriften die al eerder afgesproken waren, die vanaf 2015 in werking zouden treden voor bestaande schepen. De meest knellende van deze regels zijn nu 3 jaar uitgesteld. Het doel daarvan is om in de tussentijd te bezien of de regels beter uitvoerbaar kunnen worden gemaakt. Hiervoor lopen nu een aantal onderzoeken. Op het gebied van bemanningsregelgeving wordt gewerkt aan meerdere onderwerpen. De belangrijkste zijn het moderniseren en flexibiliseren van de bemanningssamenstelling en de vaar- en rusttijden, het invoeren van praktijkexamens voor schipper en matroos en het moderniseren van de eisen voor de lichamelijke en geestelijke geschiktheid. Nederland heeft van de modernisering van de bemanningsregelgeving een prioriteit gemaakt tijdens zijn voorzitterschap (2014 en 2015) van de CCR.

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

- Ziet de staatssecretaris de verbrandingsbelasting als een milieumaatregel? - Hoe wordt dat gemonitord? - En hoe monitoren we dat er niet mee afval wordt geëxporteerd?

**Antwoord:**

Zoals u weet gaat de minister van Financiën over belastingmaatregelen. Het milieuvoordeel van deze belasting is een verschuiving van verbranden en storten naar meer recycling. Dit zal gebeuren door meer gescheiden inzameling, verbetering van het rendement van het scheiden van ingezameld afval en het verder reinigen van afval om zo de hoeveelheid residu te minimaliseren. Deze maatregel is onderdeel van een groter pakket milieumaatregelen dat nu ingevoerd wordt in het kader van het programma Van Afval Naar Grondstof. Monitoring geschiedt in het kader van de reguliere afvalmonitoring door RWS. Het hele pakket aan maatregelen draagt bij aan het gewenste effect. Het effect op export meten we door te volgen hoeveel er wordt uitgevoerd, wat er is uitgevoerd en door wie. Deze gegevens worden ontleend aan het bestaande EVOA-systeem.

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

Waar blijft de rapportage over knellende regelgeving-inventarisatie en -oplossing in de lokale klimaatagenda?

**Antwoord:**

Vorig jaar is de tussenevaluatie van de lokale klimaatagenda (LKA) samen met een brief van de Klimaatambassadeurs met een aantal speerpunten naar de Kamer gestuurd. Naar aanleiding hiervan heeft het lid Agnes Mulder gevraagd naar een reactie op de brief van de ambassadeurs.

Ik heb toen toegezegd om in gesprek te blijven met de klimaatambassadeurs onder andere over mogelijk knellende regelgeving voor lokale klimaatinitiatieven. Ook heb ik toen een reactie toegezegd in de Roadmap Klimaat. Deze is vorig najaar uitgebracht onder de titel "Klimaatagenda: weerbaar, welvarend en groen". Hierin is o.a. energiebesparing bij bedrijven via de wet milieubeheer onderwerp, één van de speerpunten die de ambassadeurs hebben geagendeerd.

In de tussentijd is ook het Energieakkoord voor duurzame groei gesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt over andere knelpunten die de ambassadeurs in hun brief hebben genoemd, zoals rond lokale duurzame energie. Via de borgingscommissie, waarin ook een klimaatambassadeur vertegenwoordigd is, wordt toezicht gehouden op de voortgang.

Een volledige reactie op de brief met knelpunten volgt begin 2015, als ik de Kamer informeer over de opbrengsten van de LKA en de follow-up voor de komende periode.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris de stand van zaken geven ten aanzien van green deal fiets. Over het behalen van de doelstelling (het hoe en wanneer)?

**Antwoord:**

De Green Deal Fiets is een initiatief van een aantal maatschappelijke organisaties: Fietzersbond, ANWB, RAI-vereniging, Bovag en stichting Natuur en Milieu. IenM heeft vooral een ondersteunende rol. De Green Deal Fiets loopt tot 2017. De organisaties constateren na 2 jaar dat het heel moeilijk te meten is wat de bijdrage van de in de Green Deal Fiets geformuleerde acties is aan het behalen van de zeer ambitieuze doelstelling om het fietsaandeel in het woon-werkverkeer te verhogen van 25% naar 30% in 2020.

De organisaties overwegen daarom een nieuwe impuls aan de Green Deal te geven en nieuwe meer concrete meetbare acties te formuleren. Daarbij wordt ondermeer gedacht aan het stimuleren van werkgevers om het fietsgebruik van hun werknemers te stimuleren door het geven van een kilometervergoeding.

De gedachte van de organisaties is om een Green Deal manager bij de Fietzersbond in te stellen die de regie neemt bij de uitvoering van de Green Deal. De Fietzersbond is in gesprek met het programma Beter Benutten om te verkennen hoe IenM deze nieuwe impuls kan ondersteunen.

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

In hoeverre wordt de lokale klimaatagenda geëvalueerd? Weten we nu al wat werkt en wat beter kan?



**Antwoord:**

De Lokale Klimaatagenda (LKA) loopt van 2011 tot en met 2014. De lokale Klimaatambassadeurs hebben destijds een aantal knelpunten geagendeerd; dat is gerapporteerd aan de Kamer in een tussentijdse evaluatie van de LKA in 2013. Momenteel ben ik volop bezig met de follow up van de LKA. Binnenkort worden nieuwe klimaatambassadeurs benoemd. Begin 2015 zal ik de Kamer nader informeren over de opbrengsten van de LKA, rapporteren over de knelpunten die door de Klimaatambassadeurs geagendeerd zijn, en de follow-up voor de komende periode tot 2017 presenteren.

Rouwe, S. de CDA

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris aangeven of de portemonnee is getrokken voor het initiatief Dutch Cycling Embassy. Hoe groot is het bedrag en waarom is er zoveel onrust rond dit initiatief?

**Antwoord:**

Ja, we zullen de DCE de komende drie jaar ondersteunen met € 200.000 per jaar. Dat doen wij overigens samen met de minister van BZ en in cofinanciering met bijdragen van het bedrijfsleven. We zijn al geruime tijd in goed overleg met de DCE een partnerschap aan het opbouwen. 'Fiets diplomatie' staat voor mij namelijk niet op zich, maar is onderdeel van een bredere aanpak rond de "schone en gezonde stad".

Mulder, A.H. CDA

**Vraag:**

Grondstoffenpaspoort/Circulaire economie (regeldruk voorkomen).

- a) Hoe pakt de Staatssecretaris dit met het bedrijfsleven op?
- b) Is de Staatssecretaris bereid pilots van De Goede Zaak te ondersteunen?

**Antwoord:**

Uit het onderzoek naar het grondstoffenlabel blijkt dat er bij het bedrijfsleven behoefte bestaat om te komen tot betere informatie-uitwisseling binnen de keten, door het delen van kennis over producten, productonderdelen, productieprocessen en grondstoffen.

Dit kan de samenwerking in de keten bevorderen, wat nodig is om te komen tot een circulaire economie. Een vrijwillige basis is hiervoor zeer belangrijk.

Gebleken is dat het bedrijfsleven nog niet heel enthousiast is over het idee van een grondstoffenpaspoort of -label als dat door de overheid wordt opgelegd. Zij vrezen een grote administratieve last. Het initiatief ligt nu verder bij de Groene Zaak die dit verder met koplopende bedrijven verder gaat uitwerken op vrijwillige basis. Zij overwegen hiertoe pilots uit te voeren. Ik wacht hun voorstellen op dit punt af en afhankelijk van de voorstellen zal ik eventuele ondersteuning nader bezien.

Dik-Faber, CU

**Vraag:**

R.K.

Bent u bereid alsnog onderzoek te doen naar de kosten en baten van hogere doelen voor duurzame energie, energiebesparing en CO2-reductie?

**Antwoord:**

Zoals in reactie op de studie door ECN en PBL "EU-doelen klimaat en energie 2030: Impact op Nederland" aan de Kamer is gemeld, zijn al de kosten, waarin deels ook baten zijn verwerkt, van ambitieuze doelen voor duurzame energie en energiebesparing doorgerekend. Hogere doelen voor CO2-reductie zijn op dit moment niet aan de orde. Op dit moment zie ik geen aanleiding verdere studies uit te zetten. Mijn inzet is nu met name gericht op het sluiten van een mondiaal akkoord en uitvoering geven aan het recent vastgestelde Europese klimaat- en energiepakket

Dik-Faber, CU  
R.K.

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris meer doen aan het voorkomen van onnodig verpakkingsafval, onder meer door in te zetten op het aanscherpen van de eco-design-richtlijn?

**Antwoord:**

Het voorkomen van onnodig afval is een belangrijk onderdeel van het programma VANG. Duurzaam produceren en dus ook het ontwerp van de verpakkingen speelt hierbij zeker een rol. In het kader van de voorstellen van de Europese Commissie om een aantal richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn afval, aan te passen, zet Nederland in op meer aandacht voor preventie en op integratie van de eco-design richtlijn hierin.

Ook het voorkomen van onnodig verpakkingsafval heeft hoge prioriteit. Er zijn namelijk bij het afsluiten van de Raamovereenkomst Verpakkingen in 2012, afspraken gemaakt over verduurzaming van de verpakkingsketen. Hiertoe is een Verduurzamingsagenda opgesteld door het Kennisinstituut Duurzaam Verpakken (KIDV), die door de Raamovereenkomstpartijen is opgericht.

Er is in de Raamovereenkomst afgesproken dat er hoogst haalbare doelen zullen worden vastgesteld ter verduurzaming van de verpakkingsketen. Als uitvoering van deze afspraken zal het KIDV hoogst haalbare doelen vaststellen voor diverse product-verpakkingscombinaties die vervolgens door de producent van de verpakkingen toegepast kunnen worden. Deze hoogst haalbare doelen hebben de vier R's als uitgangspunt, namelijk:

- Reduce: voorkomen van verspilling van materialen en zuiniger gebruik van grondstoffen.
- Re-use: verhoging van het percentage recycling in verpakkingsmaterialen.
- Re-cycle: terugwinnen van verpakkingsmateriaal.
- Re-new: inzetten van nieuwe materialen met lagere

milieudruk.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Vraag:**

Wanneer kiest de staatssecretaris als een echte held voor statiegeld en zegt zij tegen de frisdrankindustrie: "genoeg"?

**Antwoord:**

Regelmatig hebben we gedebatteerd over de statiegeldbepaling in de raamovereenkomst. Zoals u weet stuur ik op doelen en niet op middelen. In mijn brief van 11 juni jl. heb ik aangegeven dat ik op basis van de huidige uitkomsten van de toets op de prestatiegaranties statiegeld nu niet vrij geef. Ik hecht veel waarde aan de integrale afspraken van de Raamovereenkomst en wil op basis van goede samenwerking de doelen die we gesteld hebben, realiseren. Aan ILT zal ik vragen om begin 2015 te toetsen of voldaan is aan alle prestatiegaranties en hierover uiterlijk 1 juni 2015 aan mij te rapporteren. Uiteraard zal uw Kamer dan ook geïnformeerd worden. Vervolgens zal ik een nieuwe afweging maken.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Vraag:**

Ziet de staatssecretaris kans om onderscheid te maken in hoogwaardige en laagwaardige afvalrecycling?

**Antwoord:**

Zoals ik uw Kamer heb gemeld in mijn brief van 18 juni 2014 (Kamerstuk 30 872, nr. 164) zal het onderzoek naar de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen hoogwaardige en laagwaardige recycling worden meegenomen in het LAP 3, dat eind 2015 aan uw Kamer zal worden gestuurd.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Vraag:**

Er moet meer aandacht komen voor fietsbeleid. Alarmerende berichten over het omvallen van de Dutch Cycling Embassy. Laatste nieuws is dat het probleem opgelost zou zijn. Kan dit worden bevestigd?

**Antwoord:**

Ja, we zullen de DCE de komende drie jaar ondersteunen met € 200.000 per jaar. Dat doen we overigens samen met de minister van BZ en in cofinanciering met bijdragen van het bedrijfsleven. Of de DCE haar goede werk kan voortzetten hangt uiteraard ook af van de bijdragen van de private partijen, maar ik reken erop dat zij, in navolging van ons ook over de brug komen.

Dik-Faber, R.K. CU

**Vraag:**

1. Waar blijft de uitwerking van de motie over producent verantwoordelijkheid?
2. Is de staatsecretaris bereid tot een heffing op gebruik van nieuwe grondstoffen? Wilt u zich daar hard voor maken in EU-verband?

**Antwoord:**

1. Ik kom hierop terug bij het uitvoeringsprogramma huishoudelijk afval dat ik dit jaar nog naar uw Kamer wil sturen.
2. Het kabinet staat positief tegenover het internaliseren van milieukosten in de prijs. Fiscale vergroening is daarbij een mogelijkheid als instrument. Daarbij kijk ik ook naar andere aspecten zoals een level playing field, eenvoud en uitvoerbaarheid. Zoals in de brief aan de tweede kamer over herziening van het belastingstel is aangegeven, wil het kabinet komend jaar de kansen en belemmeringen inventariseren voor een Europese vergroeningsagenda waarbij de energiedirective en de Europese mededeling over circulaire economie wordt betrokken.

Dik-Faber, R.K. CU

**Vraag:**

1. Komt er een vervolg op de lokale klimaatagenda die afloopt?
2. Waarom is de adaptiestrategie pas in 2017 klaar?

**Antwoord:**

1)

De Lokale Klimaatagenda (LKA) loopt van 2011 tot en met 2014. De lokale Klimaatambassadeurs hebben destijds een aantal knelpunten geagendeerd; dat is gerapporteerd aan de Kamer in een tussentijdse evaluatie van de LKA in 2013. Momenteel ben ik volop bezig met de follow up van de LKA. Binnenkort worden nieuwe klimaatambassadeurs benoemd. Begin 2015 zal ik de Kamer nader informeren over de opbrengsten van de LKA, rapporteren over de knelpunten die door de Klimaatambassadeurs geagendeerd zijn, en de follow-up voor de komende periode tot 2017 presenteren.

2)

- In oktober 2013 heeft uw Kamer met het kabinet besproken dat er een Nationale Adaptatie Strategie (NAS) komt en dat deze aan de Kamer in 2016 wordt aangeboden. In 2017 is de NAS voor de EC beschikbaar.
- IenM is met andere departementen voortvarend begonnen met een zorgvuldige analyse van bestaande kwetsbaarheden en kansen. Dit gebeurt op basis van de meest recente klimaatscenario's van het KNMI van mei 2014.
- In een zorgvuldig proces met departementen,

stakeholders en maatschappelijke organisaties zal de NAS opgesteld worden.

Veldhoven- D66  
van der Meer,  
S. Van

**Vraag:**

Bent u bereid om samen met lokale ambassadeurs een gezamenlijke Smart City agenda op te gaan stellen? Inclusief experimenteerruimte als overheidsregels steden die verder willen gaan, dwars zitten.

**Antwoord:**

Binnen IenM loopt een beleidsverkenningstraject om de potenties van het smart city concept te verkennen. In nauwe samenwerking met steden wordt gekeken naar de ruimtelijke gevolgen en kansen. Begin 2016 moet deze verkenning resulteren in een aantal aanbevelingen. Een inventarisatie van mogelijk belemmerende werking van wet- en regelgeving is onderdeel van deze verkenning. Een gezamenlijke agenda met steden die een koploperrol willen oppakken acht ik zeer wenselijk. Op die manier kan de Nederlandse aanpak ook internationaal vermarkt worden. Daarbij zal zoveel als mogelijk aansluiting gezocht worden bij andere lopende samenwerkingsverbanden en initiatieven als Amsterdam Smart City. De suggestie voor experimenteerruimte wil ik in overweging nemen op het moment dat de verkenning aantoont dat er concrete belemmeringen zijn om innovatieve projecten te realiseren.

Veldhoven- D66  
van der Meer,  
S. Van

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid om de inmiddels bekende CO2 prestatieladder te ontwikkelen zodat tenminste bij publieke inkoop de echte grondstofprijs wordt gehanteerd?

**Antwoord:**

Het doorontwikkelen van het instrumentarium naar grondstoffen vind ik een interessante gedachte. Doorontwikkelen van de ladder is aan de instrumentbeheerder: Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO). Ik zal dit met SKAO bespreken. Daarnaast wil ik ook breder samen met het bedrijfsleven verkennen wat een goede manier is om dit te verwezenlijken. Via bijvoorbeeld nog bredere instrumenten, zoals True Pricing.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

Reactie staatssecretaris op rapport European Environment agency dat Nederland als enige slecht scoort op de drie hoofddoelen. Voor klimaat? Wat vindt de staatssecretaris hiervan?

**Antwoord:**

De meest recente inzichten in het doelbereik van Nederland staan in de Nationale Energieverkenning (NEV) die onlangs is

verschenen. Nog niet alle recente beleid zoals het beleid uit het Energieakkoord is verwerkt in de data van de European Environment Agency (EEA).

Het EEA-rapport Trends and projections in Europe 2014 geeft aan dat Nederland met bestaand beleid voldoet aan het non-ETS-doel voor CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat wordt ook bevestigd in de NEV waarin blijkt dat Nederland naar verwachting ruimschoots voldoet aan de non-ETS-CO<sub>2</sub>-verplichting uit de Effort Sharing Decision.

Het EEA-rapport constateert dat Nederland nog achterloopt met betrekking tot het doel voor hernieuwbare energie. Wat betreft het halen van de hernieuwbare energiedoelstelling zitten de onzekerheden volgens de NEV met name bij wind op land (vergunningverlening, draagvlak) en wind op zee (kostenreductie). ECN en PBL hebben in hun ramingen beleidsmaatregelen opgenomen naar de stand van mei van dit jaar. Er is sindsdien echter nieuw beleid in gang gezet waar in de ramingen nog geen rekening mee kon worden gehouden. Zo wordt thans grote vooruitgang geboekt ten aanzien van afspraken die de Rijksoverheid heeft gesloten met de provincies.

In het EEA rapport staat dat Nederland zowel het primaire als finale energieverbruik gereduceerd heeft maar dat de reductie in het primaire energieverbruik nog onvoldoende is om het doel te bereiken. Het rapport constateert echter ook dat Nederland de achterstand m.b.t. het primaire energieverbruik in 2020 heeft ingelopen. Ten aanzien van energiebesparing blijkt uit de NEV dat de doelstelling van 1,5% energie-efficiëntie uit de Richtlijn Energie-Efficiëntie met het vastgestelde en voorgenomen beleid naar verwachting wordt gerealiseerd. Dat is positief. Uit de NEV blijkt verder dat er nog maatregelen uit het Energieakkoord uitgewerkt moeten worden om de doelstelling van 100 PJ besparing in 2020 te halen.

Ik ben dus optimistisch dat Nederland over enige tijd ook goed scoort op de drie hoofddoelen.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

Is geluidsoverlast niet een van de zaken waarop de staatssecretaris zou moeten ingrijpen

**Antwoord:**

Ik ben het er mee eens dat geluidsoverlast een onderwerp is dat nadrukkelijk de aandacht behoeft. Juist met het oog op bescherming tegen onacceptabele geluidhinder is er in Nederland een omvangrijk stelsel van wet- en regelgeving voor geluid van kracht. Verdere verbetering daarvan is belangrijk. Enkele jaren geleden is hierin een belangrijke stap gezet door de regels voor de beheersing van geluid tengevolge van de rijksinfrastructuur te moderniseren (introductie van geluidproductieplafonds; SWUNG-1). Voorstellen voor verbetering van de geluidregels voor decentrale infrastructuur en industrielawaai (SWUNG-2) worden uitgewerkt in het kader van de totstandkoming van de Omgevingswet. Daarnaast is verdere versterking van het bronbeleid voor geluid belangrijk. Waar het gaat om emissies van voertuigen gaat het dan om Europees beleid. Nederland zet zich hierbij actief in om waar mogelijk tot aanscherping van deze Europese regels te komen.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

De luchtkwaliteit is nog steeds niet op het niveau dat in Europa is afgesproken en kost mensen maanden van hun leven. Klopt dat?

**Antwoord:**

De concentratie van vervuilende stoffen in de Nederlandse lucht neemt af. De bedrijven en het wegverkeer zijn schoner geworden. Ondanks die verbetering brengt luchtverontreiniging nog steeds schade toe aan de gezondheid van mensen en aan het milieu. Om die reden zijn er in Europa ook normen afgesproken.

De luchtkwaliteit in Nederland moet sinds medio 2011 voldoen aan de Europese norm voor fijn stof, en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide. Zo goed als overal in Nederland wordt voldaan aan de norm voor fijn stof, en ik verwacht dat ook de norm voor stikstofoxide op de meeste plaatsen binnen bereik is.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

Groen Links Amendement Dutch Cycling Embassy. Klopt het dat daar geld voor is toegezegd? (Anders alsnog amendement indienen).

**Antwoord:**

Ja, dat klopt, we zullen de DCE de komende drie jaar ondersteunen met €200.000 per jaar. (zie ook antwoorden op vragen van CU en CDA over dit onderwerp).

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

Graag reactie op de Global Green Economy Index, waar Nederland op de 5e plek staat qua imago maar op de 21e plek voor de werkelijkheid. Zouden wij niet onze werkelijkheid dichterbij ons imago willen hebben?

**Antwoord:**

Ja zeker, hier werk ik hard aan. Deze index is onlangs voor de derde maal uitgekomen. Er wordt gekeken naar factoren als energie-intensiteit van de economie, CO2 uitstoot, aandeel duurzame energie en een aantal andere factoren. Uit internationale vergelijkingen blijkt dat Nederland op deze factoren niet bij de koplopers hoort. Mijn verwachting en ambitie is dat we hier bij een volgende meting hoger op zullen scoren dankzij ingezette acties in het kader van onder meer het energie-akkoord en de klimaatagenda. Het kost echter tijd voor de ingezette acties leiden tot resultaten in dit soort internationale vergelijkingen.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

New York: Besluit 40km/per uur. Vraagt minister en staatssecretaris om met VNG serieus te kijken naar voorstel GroenLinks voor 30km/per uur

binnen bebouwde kom.

**Antwoord:**

- De aanname dat 50 km/u binnen de bebouwde kom altijd onveiliger is dan 30 deel ik niet.
- Binnen de bebouwde kom heb je erftoegangswegen rond de woonkernen; daar is 30 een logisch maximum. Ik constateer dat gemeenten dat ook inderdaad veelvuldig toepassen.
- Daarnaast is op gebiedsontsluitingswegen 50 km/u een meer passende snelheid. Aan deze wegen staan minder huizen, ze hebben minder zijwegen en zijn bedoeld om zoveel mogelijk verkeer aan en af te voeren.
- Natuurlijk blijft aandacht voor fietsers noodzakelijk. Daarom maken alle gemeenten op mijn verzoek ook een fietsveiligheidsplan. SWOV monitort dit.
- Het groeiend aantal ernstig gewonde fietsers is overigens grotendeels te kenmerken als "eenzijdige ongevallen", dat wil zeggen dat er geen gemotoriseerd voertuig in het geding is.
- Gemeenten zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het lokale snelheidsregime. Zij kunnen en moeten zelf de maximumsnelheid kiezen die past bij de lokale situatie.
- Gezien bovenstaande zie ik geen aanleiding een (nationale) norm af te spreken.

Klaveren, J.J. GrBvk **Vraag:**  
Van

Tien puntenplan van de Fracties Bontes/Van Klaveren: - spitsstroken altijd open - geen bezuinigingen op Infrastructuur - Afbouw BPM en motorrijtuigenbelasting - halvering boetes buiten bebouwde kom Wat is de reactie van de minister hierop?

**Antwoord:**

De doorstroming op de weg moet verbeteren door het aanpakken van de grootste fileknelpunten. Daar is mijn MIRT aanlegprogramma tot en met 2028 ook op gericht. Maximale openstelling van de spitsstroken heeft daarbij de prioriteit en een inhaalverbod voor vrachtauto's kan soms van toegevoegde waarde zijn.

Daar waar het kan wordt aankomende periode de snelheid op het rijkswegennet verder verhoogd naar 130 km/uur en worden 80 km-zones op rijkswegen afgeschaft. Ik voer het in waar het kan want het uitgangspunt is: sneller waar het kan, langzamer waar het moet. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn verkeerscontroles van belang. Het zomaar afschaffen van trajectcontroles en controles buiten de bebouwde kom, vind ik dan ook geen verstandig idee.

Hoogland, D. PvdA **Vraag:**

Het gaat goed met de verkeersveiligheid. Maar die daling is vooral onder automobilisten. Per jaar nog steeds 184 fietsers die sterven. Bent u bereid een verkeersveiligheidstop te organiseren waarin ook aandacht wordt besteed aan fietsveiligheid? (Voorbeeld van de "onzichtbare helm").



**Antwoord:**

- Ik ben ook blij dat het met de verkeersveiligheid goed gaat. En helaas geldt dit nog niet voor fietsers.
- Ik pleeg extra inzet door onderzoek te stimuleren, concrete maatregelen aan te bieden aan gemeenten en bijeenkomsten te organiseren ter stimulering van kennisuitwisseling.
- Ter illustratie:
  - Samen met maatschappelijke partijen: ouderenbonden, fietsersbond, ANWB, Veilig Verkeer Nederland wordt gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid van ouderen binnen het programma Blijf Veilig Mobiel dat ik financier.
  - Met de VNG heb ik afgesproken dat alle gemeenten een lokale aanpak veilig fietsen opstellen. Tot nu heeft meer dan 60 procent van de gemeenten een lokale aanpak opgesteld of is hiermee bezig.
  - Samen met mijn ambassadeursgroep bestaande uit 7 burgemeesters en 1 commissaris van de Koning stimuleer ik gemeenten om tot zo'n aanpak te komen. Vandaag zou ik samen met mijn ambassadeursgroep op het inspiratieLAB Veilig Fietsen zijn. Een bijeenkomst waar praktische en innovatieve maatregelen getoond worden om de fietsveiligheid te verbeteren. Meer dan 200 deelnemers worden verwacht.
  - Daarnaast wordt in november voor de derde keer de international cycling safety conference georganiseerd. Dit is een initiatief van mijn ministerie in samenwerking met TNO, TU Delft en de SWOV. De afgelopen twee jaar was dit congres in Nederland. Het was zo'n succes dat het een jaarlijkse conferentie wordt met elke keer een ander land als *host*. Dit jaar is het in Zweden. Onderzoekers uit de hele wereld komen twee dagen bij elkaar om over fietsveiligheid te praten.
  - En in Nederland hebben we ook nog de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid. Dit is een netwerk dat geleid wordt door SWOV in samenwerking met de TUDelft, TNO, CROW Fietsberaad en mijn ministerie. Een belangrijke taak is de kennisontwikkeling op het terrein van fietsveiligheid samenbrengen.
  - Naast deze specifieke fietsveiligheidsconferenties is er iedere twee jaar het Nationaal Verkeersveiligheidscongres. Dat is onlangs in april geweest. Daar komen maatschappelijke organisaties, industrie, kennisinstututen en overheden bij elkaar om een hele dag kennis uit te wisselen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Cegerek, Y. PvdA **Vraag:**

Bent u bereid om ervoor te zorgen dat gegevens over milieueffecten door middel van open data toegankelijk worden gemaakt? Zoals de vraag waarom mensen in bepaalde wijken korter leven.

**Antwoord:**

Ja, op dit moment is alle beschikbare informatie met betrekking tot de leefomgeving voor iedereen beschikbaar via het Planbureau voor de Leefomgeving en de Atlas voor de Leefomgeving. Daarnaast wordt

gewerkt aan een verbetering van de gegevensvoorziening ten behoeve van instrumenten uit de Omgevingswet (de Laan voor de Leefomgeving). De gegevens, die in dat kader worden verzameld en ter beschikking worden gesteld aan initiatiefnemers, belanghebbenden en het bevoegde gezag, zijn open data die voor een ieder toegankelijk zullen zijn.

Cegerek, Y. PvdA **Vraag:**

Bent u bereid de grens voor het smogalarm te verlagen tot een niveau waarop gezondheidsrisico's voor mensen met luchtwegproblemen al optreden?

**Antwoord:**

Smog, tijdelijk verhoogde luchtverontreiniging, komt voor in verschillende gradaties: gering, matig en ernstig. Naarmate smog erger wordt, krijgen meer mensen er last van. In Nederland wordt een waarschuwing gegeven voor ernstige smog door fijn stof als een (zeer hoog) niveau van 200 microgram/m<sup>3</sup> wordt bereikt.

Sommige mensen ondervinden al hinder van lage smogniveaus.

Daarom wordt continu op internet en teletekst actuele informatie over smog gegeven. Mensen die snel last hebben van smog kunnen daardoor op ieder moment over de benodigde informatie beschikken.

Ook is een app beschikbaar gekomen die RIVM, DCMR en GGD hebben ontwikkeld. Daarmee kan iedereen voor ieder meetpunt in Nederland online actuele meetgegevens zien voor de smogstoffen stikstofdioxide, fijn stof en ozon. De gebruiker kan een alarm instellen zodat bij bepaalde waarden automatisch gewaarschuwd wordt.

Bovendien heb ik het RIVM advies gevraagd over een eventuele aanpassing van het smogwaarschuwingssysteem. RIVM bekijkt dit in samenhang met een voorstel voor aanpassing van de app voor luchtkwaliteit. Een analyse van de benaderingen in het buitenland zal daarin worden meegenomen.

Ik verwacht dit advies in het voorjaar van 2015.

Ouwehand, E. PvdD **Vraag:**

Ziet de staatssecretaris een rol voor zichzelf om serieus mee te praten met de staatssecretaris van Financiën over vergroening van het belastingstelsel? (M.n. zwaarder belasten van het gebruik grondstoffen en economisch haalbaar maken van recycling).

**Antwoord:**

De minister van Financiën is verantwoordelijk voor fiscale vergroening en in dat kader voeren wij regulier overleg. Daarbij komen ook deze onderwerpen ter sprake en wordt ook gekeken naar andere aspecten zoals een level playing field, eenvoud en uitvoerbaarheid. Zoals in de brief aan de Tweede Kamer over herziening van het belastingstel is aangegeven, wil het kabinet komend jaar de kansen en belemmeringen inventariseren voor een Europese vergroeningsagenda waarbij de energiedirective en de Europese mededeling over circulaire economie wordt betrokken.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**

E.

Er ligt een motie voor een Europees importverbod op teerzandolie uit Canada. Tot op heden niet uitgevoerd; dat noemt de PvdD niet op stoom zijn. Is de staatssecretaris bereid om opnieuw te kijken naar de uitvoering van deze motie?

**Antwoord:**

In de eerdere brief aan de Kamer van 5 december 2013 is aangegeven dat een EU importverbod voor teerzandolie niet haalbaar is. Ik blijf bij de analyse in de brief. Een EU importverbod voor teerzandolie is niet haalbaar omdat:

- het de bevoegdheid van de Europese Commissie is om een dergelijk verbod in te stellen.

- het onwaarschijnlijk is dat de Europese Commissie hier toe zal willen overgaan aangezien dit een behoorlijke handelsverstoring zal opleveren.

De handelsverstoring wordt veroorzaakt doordat ruwe teerzandolie nauwelijks de EU binnenkomt. Het gaat om bewerkte producten waar mogelijk teerzandolie in is verwerkt. Dat is echter niet te traceren. Alle bewerkte olieproducten uit Noord-Amerika zouden dan geweerd moeten worden.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**  
E.

Wat gaat de staatssecretaris doen aan bedrijven die niet uit zich zelf bewegen om microplastics uit te bannen? Maar ook grotere plastics die verworpen tot microplastics?

**Antwoord:**

Voor microplastics in cosmetica heb ik in de brief van 28 oktober jl. aangegeven dat de cosmeticabranche het gebruik van plastic microbeads aan het uitfaseren is. In 2017 heeft 80% van de leden van de cosmeticabranche geen plastic microbeads meer in zijn producten. In de jaren erna volgen de andere leden van de cosmeticabranche. In 2017 zal de cosmeticabranche een tweede evaluatie houden. Op basis van deze resultaten zal ik kijken of vervolgstappen nodig zijn.

Daarnaast zet ik in op een eu-verbod op microplastics in cosmetica. Wat betreft de andere bronnen van microplastics ga ik aan de slag met verdiepingsstudies naar twee andere bronnen op basis van het RIVM rapport. Ik zet nu eerst in op dat traject en op samenwerking met bedrijven. Wat betreft de grotere plastics werk ik aan het sluiten van de kunststofketen via het kunststofketenakkoord, via beleid op zwerfafval en via de uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Aanvullende maatregelen om plastic in zee terug te dringen (door inzet op stranden, rivieren, visserij en scheepvaart) presenteert het kabinet in december in het programma van maatregelen voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**  
E.

Ziet de staatssecretaris voor zichzelf een kans om een positieve rol te spelen om milieu (als vak) in het onderwijs te krijgen?

**Antwoord:**

Ja. Voor diverse prioriteiten, bijvoorbeeld circulaire economie, wordt samengewerkt met onderwijs- en onderzoeksinstellingen om leerlingen en studenten vertrouwd te maken met milieuvraagstukken. Daarnaast wordt door de RACE-coalitie samengewerkt met aanbieders van onderwijsmethoden om circulaire economie-vraagstukken in het lesmateriaal van verschillende vakken (bijv. wiskunde, economie en aardrijkskunde, maar ook in teksten voor taalvakken) een plek te geven.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**  
E.

Op welke wijze wordt de staatssecretaris Milieu betrokken bij de kabinetsreactie op het WRR-rapport "Naar voedselbeleid"? Wil ze alvast haar bespiegelingen geven op de aanbevelingen?

**Antwoord:**

De kabinetsreactie wordt met mijn collega's van de betrokken departementen (EZ, VWS, BuZA) gezamenlijk opgesteld. Het belang van een integrale aanpak zoals door het WWR benadrukt wordt door ons onderschreven. In de kabinetsreactie zal tevens ingegaan worden op de aanbevelingen. De kabinetsreactie wordt begin 2015 aan de Kamer aangeboden. Ik ga hier niet op vooruit lopen.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**  
E.

Verzoek aan de staatssecretaris om het gebruik van glyfosaat (round-up) alsnog te verbieden, ook voor particulieren, conform de motie Schouw/Ouwehand.

**Antwoord:**

Ik voer de motie uit zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 28 maart dit jaar. Ik heb de motie geïnterpreteerd als een verzoek om het daadwerkelijk gebruik met bijbehorende risico's zo snel mogelijk te minimaliseren. Dit met als uiteindelijk doel dat buiten de landbouw geen chemische gewasbeschermingsmiddelen meer worden gebruikt. Zo ben ik momenteel in overleg met Tuinbranche Nederland, Nefyto en Raad Nederlandse Detailhandel over een Green Deal Particulier Gebruik. Voor het professioneel en particulier gebruik op verhardingen gaat het gebruiksverbod in per november 2015. Voor professioneel gebruik in overig groen heb ik u een verbod aangekondigd per november 2017, behoudens uitzonderingen. Uitvoering van de motie door het instellen van een verkoopverbod is juridisch niet mogelijk. De aanpak die ik heb gekozen, is effectiever en brengt geen juridische risico's met zich mee.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**  
E.

Waarom horen we de staatssecretaris niet met de cijfers in de hand vertellen dat we met de huidige maatregelen de doelstelling van <2 graden niet gaan halen?

**Antwoord:**

De doelstelling om de klimaatverandering wereldwijd te beperken tot 2

graden in 2050, betekent voor Europa een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 80-95%.

Deze opgave is in de EU vertaald in een reductiedoelstelling voor 2020 en inmiddels in de Europese Raad vorige week ook voor 2030.

Het doel voor 2020 gaat Nederland zoals dat er nu naar uit ziet ruim halen, onder andere met behulp van het Energieakkoord voor duurzame groei.

De uitwerking van het reductiedoel voor 2030 is in de Klimaatagenda reeds op hoofdlijnen beschreven. De komende tijd zal dit op zowel EU als nationaal niveau verder worden ingevuld.

Madlener, B. PVV **Vraag:**

Doel: op alle snelwegen 130 km per uur. Bent u bereid om 130 km het uitgangspunt te laten zijn en wat gaat u doen om dat te bereiken?

**Antwoord:**

De standaard in Nederland voor snelwegen is 130 km/h. Ik voer het in waar het kan want het uitgangspunt is: sneller waar het kan, langzamer waar het moet. Het uiteindelijke doel is dat op 70% van de snelwegen 130 kan worden gereden.

Madlener, B. PVV **Vraag:**

Windmolens kosten veel geld en hebben weinig draagvlak: a) planschade moet vergoed worden (80.000 woningen hebben inmiddels schade opgelopen) b) bouwstop voor windmolens in een cirkel van twee kilometer rondom woningen. Graag een reactie van de minister op beide punten.

**Antwoord:**

In de Structuurvisie Wind op Land zijn gebieden aangewezen waar in totaal 6000 MW aan windmolens moet komen. Deze omvang vloeit voort uit het afgesloten energieakkoord. Om het draagvlak te vergroten is de provincies gevraagd om gebieden aan te wijzen waar dit zijn beslag zou kunnen krijgen. Dit in de plaats van de oude rijksregeling waarin dit nationaal werd bepaald. Recent heeft de windsector een gedragscode voor participatie bij windmolenparken opgesteld. Daaruit blijkt dat de sector oog heeft voor de effecten van omwonenden, hen in een vroeg stadium wil betrekken en zo nodig mogelijkheden voor participatie en compensatie biedt. De plaatsing van windmolens is aan voorwaarden gebonden, o.a. door geluidnormen. Als omwonenden aantoonbaar schade leiden door de komst van windmolens bestaan er mogelijkheden voor planschade. Omwonenden kunnen bij het bestuursorgaan verzoeken om vergoeding van planschade als zij vinden dat zij schade lijden. Zij kunnen naar de rechter stappen als ze schade lijden die ze niet vergoed krijgen.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Is de minister bereid om de provincies tot een actieve houding te bewegen om de binnenvaart te stimuleren om het wegennet in relatie tot vervoersbewegingen van en naar de Randstad te ontlasten?

**Antwoord:**

Binnen Beter Benutten en het MIRT is aandacht voor de voordelen van vervoer via de binnenvaart. Alle deelnemende provincies en regio's zijn hierbij betrokken, via een landelijke Beter Benutten thematafel logistiek. We zetten in op binnenvaart als alternatief voor een betere doorstroming op de weg. In vrijwel alle regio's zijn er maatregelen genomen of plannen voor goederenvervoer opgenomen in het maatregelenpakket.

Bijvoorbeeld de terminal in Overijssel, de Zuid Willemsvaart in Brabant. Ook in Limburg wordt binnenkort besloten tot een logistieke maatregel waarin modal shift naar de binnenvaart een oplossingsrichting is. Ook in het volgende deel van Beter Benutten zal inzet van de binnenvaart weer onderdeel zijn van het maatregelenpakket.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Wil de Minister zich ervoor inzetten dat de verplichte tachograafkaarten op kostprijsniveau worden verkocht?

**Antwoord:**

Kiwa verstrekt namens het ministerie van IenM vergunningen op het terrein van wegvervoer, binnenvaart, koopvaardij, visserij en luchtvaart. Daartoe heeft de ILT namens mij een langlopende overeenkomst met Kiwa N.V. gesloten, waarbij het tariefsysteem in 2010 is vastgesteld voor een periode van 8 jaar. De tarieven van de digitale tachograafkaarten (wegvervoer) zijn meer dan kostendekkend, dit in tegenstelling tot de tarieven van vergunningen voor de andere genoemde domeinen die niet kostendekkend zijn. Het is rijksbeleid zoveel mogelijk kostendekkende tarieven te hanteren. De ILT is in overleg met Kiwa over de mogelijkheden om de tarieven binnen de periode van 8 jaar aan te passen.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Deelt de staatssecretaris de analyse dat er meer geld wordt gestoken in windmolens dan in energiebesparing en dat de energiebesparingsfondsen die er zijn niet goed lopen? Wat gaat de staatssecretaris doen om hier daadkrachtig een ander beleid voor op poten zetten?

**Antwoord:**

Uw vraag over de fondsen voor energiebesparing behoort tot de verantwoordelijkheid van de minister voor Wonen en Rijksdienst. Kort kan ik u melden dat bij de Stimuleringsregeling energieprestatie huursector (STEP, 400 miljoen euro) sinds 1 juli 2014 269 aanvragen zijn ingediend voor een bedrag van 88 miljoen euro. Het Fonds Energiebesparing Huursector (FEH, 75 miljoen euro) is kort geleden gestart, op 6 oktober 2014. Bij het Nationaal Energiebespaarfonds hebben eigenaar-bewoners tot en met juni 2014 ruim 500 aanvragen voor een lening gedaan voor een totaal bedrag van 6 miljoen euro. Voor verdere vragen over deze fondsen verwijs ik graag naar de minister voor Wonen en Rijksdienst.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Ziet de Minister het probleem ten aanzien van de verplichte ladder duurzame verstedelijking, en het feit dat er geen overgangsrecht is? Wil de Minister in overleg met VNG kijken naar eventuele aanpassing van de regels?

**Antwoord:**

Ik ben bekend met het feit dat sommige gemeenten tegen problemen aanlopen bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Dat is ook gebleken uit de monitor van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL). Daarom wordt nu door lenM o.a. in gesprekken met gemeenten, provincies, VNG en IPO, en andere stakeholders als projectontwikkelaars nagegaan waar zij precies tegen aan lopen en welke oplossingen mogelijk zijn. De conclusies uit deze ronde worden in het voorjaar met de VNG en het IPO besproken, waarbij tevens wordt besproken of aanpassing van de regels nodig is. In ieder geval lijkt het goed om daarbij in te zetten op kennis en communicatie.

Smaling, E. SP **Vraag:**

Voor het oplossen van de asbestopgave in verschillende wijken is een budget van € 38 mln. ambtelijk gereserveerd maar niet bestuurlijk afgeregeld. Kan staatssecretaris bevestigen dat dit budget daadwerkelijk aan de goede zaken wordt besteed?

**Antwoord:**

Ja, dat kan ik. Ik heb informeel richting Overijssel al aangegeven dat ik bereid ben om in de periode 2016 - 2020 38 mln (7,6 mln/ jaar) vrij te maken voor Overijssel. Over de uitwerking zullen met Overijssel nog afspraken worden gemaakt. Dit betekent dat Overijssel aan de slag kan om in die periode van 5 jaar dit geld in te zetten t.b.v. de meest risicovolle gebieden.

Smaling, E. SP **Vraag:**

Bij luchtkwaliteit moeten lokale ambities ruim baan krijgen. Wilt u dat geven en steunen in plaats van alleen verwijzen naar eigen verantwoordelijkheid gemeenten?

**Antwoord:**

Ik geef daar zeker ruim baan aan en steun dit waar mogelijk. Die steun bied ik door te zorgen voor uitwisseling van kennis en door te zorgen voor goede lokale informatie over luchtkwaliteit. Zo heb ik besloten te investeren in een roetmeetnet. Ook ben ik in gesprek met gemeenten om te kijken hoe we kunnen komen tot een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, ook als de normen zijn gehaald en het NSL niet meer van toepassing is. Daarnaast neem ik ook zelf maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, zoals door in te zetten op zero-emissie stadsdistributie. In het kader van mijn beleid inzake gezonde steden start ik daarnaast diverse pilots met gemeenten. Onder andere met

Eindhoven, waar burgers worden betrokken bij het meten van luchtkwaliteit (via sensoren).

Smaling, E. SP

**Vraag:**

De normen van de luchtkwaliteit zijn soms al gehaald en eronder zijn nog steeds gezondheidsproblemen. Schieten dus het doel voorbij. Graag een reactie.

**Antwoord:**

Dankzij veel inzet van maatregelen en samenwerking tussen overheden in het kader van het NSL lukt het om de Europese normen vrijwel overal op tijd te halen. Overschrijdingen boven de norm zijn weggenomen, en dat levert al een sterke verbetering op voor de volksgezondheid. Dat neemt niet weg dat ook onder de norm nog gezondheidsrisico's zijn en het halen van de normen niet het eindpunt is van het luchtkwaliteitsbeleid. Ik blijf derhalve hieraan werken. Ook na het NSL is mijn beleid er op gericht verdere reductie te bereiken, ik zet met name in op bronbeleid.

Smaling, E. SP

**Vraag:**

Waar is de balans tussen aanleg, beheer en vervanging/onderhoud op het gebied van spoor?

**Antwoord:**

Voor mij staat voorop dat adequaat beheer, onderhoud en vervanging de basis is voor een goed functionerend spoornetwerk. Vandaar dat 'eerst Beter dan Meer' een belangrijke pijler is binnen de LTSA. Eerst zorg dragen voor de verbetering van de kwaliteit en betrouwbaarheid van het bestaande spoor voordat de capaciteit wordt uitgebreid. Dit vertaalt zich ook naar de jaarlijkse budgetten. Gemiddeld wordt per jaar ca. 1,5 mld uitgegeven aan beheer, onderhoud en vervanging en ca. 0,7 mld. aan aanleg.

Smaling, E. SP

**Vraag:**

Toezicht/handhaving: zit er een stijgende lijn in de taken van de ILT en stijgende kosten? Hoe verhoudt zich dat tot de keuze om bedrijven van tevoren te bellen en te werken op basis van vertrouwen?

**Antwoord:**

Ja, er zit een stijgende lijn in de taken van de ILT. De inspectie heeft voor de periode 2014-2018 een taakstelling opgelegd gekregen die ondanks de uitbreiding van taken resulteert in een afnemend budget voor de komende jaren. Door de werkprocessen te uniformeren, te vernieuwen en de informatiehuishouding daarop aan te passen kan de ILT haar taken tot op heden verantwoord blijven uitvoeren.

Waar sprake is van inspecties bij bedrijven worden deze uit oogpunt van klantgerichtheid en efficiency in beginsel aangekondigd. De kerntaak van de ILT is de bevordering van de naleving van wet- en regelgeving en zij voert deze taak uit op basis van vertrouwen, tenzij.



Uitgangspunt is dat het merendeel van de bedrijven de bedoeling heeft om goed na te leven. Voor veel inspecties moet een deskundige van het bedrijf aanwezig zijn en moeten de juiste documenten voor de inspecteur beschikbaar zijn. Waar aanleiding bestaat om te veronderstellen dat regels herhaaldelijk of moedwillig worden overtreden, kunnen bedrijven onaangekondigd geïnspecteerd worden. Ook vinden onaangekondigde inspecties plaats in gevallen waarin internationale regelgeving dat voorschrijft, maar ook bijvoorbeeld in het wegtransport, de luchtvaart en de scheepvaart. Op de weg en op het water kan per definitie niet worden aangekondigd.

Visser, B. VVD **Vraag:**

Wat gaat minister doen (samen met minister VenJ) om automobilisten te helpen de toegestane snelheid beter te begrijpen en onnodige boetes te voorkomen? Wat is het ambitieniveau van de minister? (Telegraaf 22 okt. 2014: "60% snapt snelheidsborden niet").

**Antwoord:**

23 april jl. heb ik u geïnformeerd over mijn aanpak om de onduidelijkheid bij weggebruikers over de geldende maximumsnelheid weg te nemen. Mijn aanpak bestaat uit vier sporen:

1) Uitrol Hm-bordjes

De eerste uitrol van de hm-bordjes met een snelheidsaanduiding op de hele km- (A1, A2, A4, A12 en A15) is conform planning verlopen. In oktober is de uitrol van de bordjes op de overige wegen van het hoofdwegennet gestart. Deze uitrol wordt voor het eind van het jaar afgerond.

Uit de evaluatie van de eerste uitrol blijkt dat de weggebruiker de bordjes positief waardeert (80-90 procent). Ze zijn goed zichtbaar en helpen de weggebruiker om de ter plaatse geldende maximumsnelheid te bepalen.

2) Harmonisatie snelheden

Op 16 oktober is er een ontwerp verkeersbesluit gepubliceerd om de snelheid verder te harmoniseren op het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan er langere trajecten met één snelheid. Aan het eind van dit jaar kan dan op 48 procent van het wegennet 130 km/h worden gereden.

Na invoering van een werkend PAS ontstaan meer mogelijkheden om de snelheid op het hoofdwegennet te harmoniseren. Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de PAS verwacht ik dat dit vanaf de tweede helft van 2015 het geval kan zijn.

3) Communicatie

Aan de uitrol van de hm-bordjes en de harmonisatie van de snelheden wordt aandacht besteed in diverse media. Daarbij worden weggebruikers ook geïnformeerd over de geldende maximumsnelheid en de betekenis van de borden.

4) In Car informatie

Naast de nieuwe aanduiding op de hectometerbordjes zijn er ook extra mogelijkheden gekomen voor de weggebruiker om zich in de auto te laten informeren over de maximumsnelheid. Serviceproviders en app-

bouwers hebben nieuwe reisinformatiediensten beschikbaar gesteld die tijdens de reis ook informatie geven over onder meer de maximumsnelheid. Ik stimuleer de ontwikkeling van dergelijke diensten met de programma's Connecting Mobility en Beter Benutten. Belangrijk hierin is het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de wegbeheerders en kennisinstellingen.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Wat is de milieuwinst van recente Europese voorstellen inzake kennisinstituut voor circulaire economie en voor schone lucht?

**Antwoord:**

De overgang naar een circulaire economie vraagt om maatschappijbrede aanpassingen over hoe wij omgaan met materialen. Niet alleen productieprocessen moeten innoveren, ook onze consumptiegewoonten, bedrijfsmodellen, wetten en marktprikkels, moeten circulair worden gemaakt.

Het Horizon 2020 programma en het Europees Instituut voor innovatie en technologie -ik ga er van uit dat de vraagsteller op dit instituut doelt - ondersteunt Europees de meest vooruitstrevende en innoverende projecten op het vlak van circulaire economie. Zo krijgen innovatieve Europese bedrijven al in een vroeg stadium de ondersteuning die zij nodig hebben. Het instituut is daarmee een waardevol instrument in de transitie naar een circulaire economie.