

## **BIJVOEGSEL**

Schriftelijke antwoorden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019 (35000-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019 (35000-A).**

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
		<p><b>Vraag:</b></p> <p>Waarom voert het ministerie niet een beter beleid voor de filebestrijding? Waarom kan het infrafonds niet meer meegroeien met de economische groei?</p>
		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Op het gebied van filebestrijding doet dit kabinet veel. Met het huidige MIRT-programma wordt nog meer dan 1000 km aan rijstroken aangelegd tot 2030. Daarbovenop komen nog de extra middelen die dit kabinet aan het infrafonds heeft toegevoegd. Dit is een investering met een omvang van in totaal circa €20 miljard. Ik heb hiervoor al verschillende nieuwe projecten gestart zoals de A2 Deil-Den Bosch en de A15 Papendrecht-Sliedrecht.</p>
Aalst, R.R. van	PVV	<p>Het IenW-budget dat beschikbaar is voor infrastructuur groeit niet mee met de economische groei. Dit komt voort uit de begrotingsregels die vastgesteld zijn in de startnota bij aanvang van de kabinetsperiode. Hierin staan afspraken over het maximale uitgavenniveau: het uitgavenplafond. Voor elk jaar van de kabinetsperiode wordt een uitgavenplafond afgesproken. De hoogte van het uitgavenplafond en de daadwerkelijke uitgaven worden wel jaarlijks aangepast aan loon- en prijsontwikkelingen.</p>
		<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is de staatssecretaris bereid om samen met JenV een vervoersverbod op te leggen voor asielzoekers die zich structureel misdragen in het OV, zoals vernielingen in de bus, en dit strikt te handhaven?</p>
Aalst, R.R. van	PVV	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Iedereen die met het ov reist of in het ov werkt moet zich veilig kunnen voelen. Agressiviteit in het OV is onacceptabel. Vervoerders kunnen een reisverbod opleggen, op basis van een richtlijn van het OM. Daarbij moet het recht van de betrokkene om zich vrijelijk van A naar B te bewegen in acht worden genomen. Een reisverbod geldt daarom altijd op een bepaald traject voor een bepaalde duur en afstand.</p>
		<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is de staatssecretaris bereid om de mogelijkheid te onderzoeken om een dienst spoorwegpolitie in te stellen? Zo nee, welke maatregelen gaat zij nemen op het gebied van veiligheid op het spoor?</p>
		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De verantwoordelijkheid voor de inzet van politie ligt bij de minister van Justitie en Veiligheid.</p>
Aalst, R.R. van	PVV	<p>De politie treedt op zodra er in het openbaar vervoer meldingen zijn van geweld of dreiging van geweld, maar agenten kunnen ook voor andere problemen worden ingezet en zijn daarmee breed inzetbaar. Vervoerders en politie weten elkaar goed te vinden.</p> <p>Samen met alle partners uit de ov-sector, dat wil zeggen de decentrale overheden, vervoerders, politie, vakbonden en het ministerie van JenV, werk ik in het actieprogramma sociale veiligheid aan maatregelen om de sociale veiligheid in het ov te vergroten. Zoals het niet meer contant betalen in bussen en het werken met bodycams. Hierover rapporteer ik twee keer per jaar aan de Kamer.</p>

**Vraag:**

Hoe staat het met de uitvoering van de Motie van Aalst inzake de uitrol van een SMS-dienst voor treinreizigers?

Aalst, R.R.  
van PVV

**Antwoord:**

Op dit moment lopen de gesprekken over mogelijke proeven in Nederland. Zoals toegezegd tijdens heb AO Openbaar Vervoer, OV-chipkaart en Taxi van 20 september 2018, kom ik voor het eind van dit jaar terug op de mogelijkheid van een 'alert-app' ten behoeve van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

**Vraag:**

Kan het ministerie onderzoeken of goederentreinen ook op de HSL-Zuid kunnen rijden (rendementsverbetering)?

**Antwoord:**

Er is naar verwachting geen vraag vanuit de goederensector om deze route te gebruiken, omdat verreweg de meeste goederentreinen richting Duitsland gaan.

Aalst, R.R.  
van PVV

Goederenvervoer heeft een negatief effect op de dienstregeling van personenvervoer op de HSL vanwege de lagere snelheid van goederentreinen.

Daarom verwacht ik dat spoorgoederenvervoer over de HSL geen verbetering, maar een verslechtering van het rendement van het HSL-spoor zal opleveren.

Bovendien leidt goederenvervoer over de HSL tot hogere kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor de HSL-Zuid

Ik zie daarom geen toegevoegde waarde voor een onderzoek.

**Vraag:**

grensoverschrijdend spoorvervoer/ERTMS. Signalen dat het in België echt anders gedaan wordt dan in Nederland. Dat Nederlandse treinen in België bij Luik niet worden goedgekeurd omdat zij geen ERTMS hebben. Volgens de EU-richtlijn hoeft dit ook niet, maar toch stelt België hoge eisen. Wonderlijke is dat Belgische treinen zelf nog niet helemaal van ERTMS zijn voorzien en ook geen ATB hebben, terwijl dat wel een Nederlandse eis is voor treinen. Klopt het dat wij de Belgen uitzondering geven en de Belgische treinen zonder ATP toelaten en de Belgen Nederlandse treinen zonder ERTMS niet toelaten? En volgens mij hebben de Belgen ERTMS nog niet eens operationeel. Graag een reflectie van de staatssecretaris.

Amhaouch,  
M CDA

**Antwoord:**

- Veiligheid op het spoor vind ik van groot belang. Momenteel worden deze veiligheidseisen per land vastgesteld en heeft elk land een eigen onafhankelijke toezichthouder.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport verricht het toezicht in Nederland. Deze inspectie is onafhankelijk.
- De eisen in België zijn op dit moment anders dan de Nederlandse. In België moeten nieuwe treinen voldoen aan het toekomstige veiligheidssysteem ERTMS.
- De nieuwe treinen die Arriva heeft besteld voor de drielandentrein voldoen hier vooralsnog niet aan.
- Het klopt dat op dit moment op het Belgische deel nog geen ERTMS

is aangelegd en dat de NMBS van de Nederlandse toezichthouder ontheffing heeft gekregen.

- Ik ben in overleg met mijn Belgische ambtgenoot om te bezien hoe we onze gezamenlijke ambitie op de Drielandentrein tussen Aken-Maastricht-Luik gegeven deze problematiek toch verder kunnen brengen.

**Vraag:**

Waarom is de staatssecretaris er van overtuigd dat Prorail en NS dit jaar wel klaar voor het winterweer zijn?

Amhaouch,  
M CDA

**Antwoord:**

ProRail en NS hebben mij laten weten zij de voorbereidende werkzaamheden voor de winter hebben afgerond. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat er geen problemen kunnen ontstaan als er extreme weersomstandigheden zijn deze winter.

**Vraag:**

Wil de staatssecretaris de hyperspits in het ov kleiner maken? Er zal in september een proef plaats vinden in Arnhem en Nijmegen door het verschuiven van de starttijd van de colleges/scholen. Wil de staatssecretaris dit plan omarmen en met alle hogescholen en universiteiten deze strategie uitrollen?

Amhaouch,  
M CDA

**Antwoord:**

Ik zie kansen voor vraagbeïnvloeding door het aanpassen van les- en collegetijden om de drukte in de spits te verlichten. Vanuit het Beter Benutten-spoor worden ervaringen opgedaan in Arnhem en Nijmegen. In het kader van de motie Amhaouch monitor ik de maatregelen op de Noordelijke Maaslijn.

Voor het treffen van vergelijkbare maatregelen op andere plekken is overleg tussen vervoerders, regio's en hogescholen en universiteiten nodig over de mate waarop zij werk- en collegetijden kunnen aanpassen. De leerervaringen uit Nijmegen zal ik daarbij zeker meenemen.

**Vraag:**

- Wil de minister onderzoek doen naar de mogelijkheden om privaat kapitaal te betrekken bij het financieren van infraprojecten? VNO NCW heeft hierbij genoemd: + snelle spoorverbinding + lightrail - Hoe ver staat het met deze onderzoeken als minister hier al aan begonnen is?

**Antwoord:**

Amhaouch,  
M CDA

- De discussie over alternatieve vormen van bekostiging van infraprojecten zoals snelle spoorverbindingen of lightrail is een relevante discussie omdat we hierbij kijken naar andere partijen die bij kunnen dragen aan de bekostiging van nieuwe infrastructuur.
- Daarnaast moeten we ook blijven kijken naar de mogelijkheden van publiek-private financiering. Op dit moment kijken we daar standaard naar bij grotere projecten boven de zestig miljoen euro.
- In onder andere onderzoeken naar de Oeverbindingen Rotterdam en Binckhorst-CID Den Haag van het bereikbaarheidsprogramma MRDH worden de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en ook (private) financiering onderzocht.

- Begin 2019 ontvangt uw Kamer de contourennota Toekomstbeeld OV waarin deze thema's, bekostiging en financiering, terugkomen.

**Vraag:**

Hoe is het gesteld met de expertise op het ministerie op het gebied van luchtvaart en spoor? De minister heeft eerder aangegeven dat de werkdruk hoog is. Wat gaat er nu goed en wat kan en moet beter? - Welke plannen heeft de Minister om dit te verbeteren en hoe zijn deze plannen meegenomen in de begroting?

**Antwoord:**

Er ligt een forse maatschappelijke opgave op het gebied van luchtvaart en spoor, zoals ook onderkend in het regeerakkoord. De werkdruk op mijn departement is nog groot voor onder meer Lelystad Airport, de Luchtruimherziening, de ontwikkeling van Schiphol en de Luchtvaartnota. Daarnaast speelt bij spoor onder andere het Programma Hoogfrequent Spoor, het toekomstbeeld OV, de discussie over de marktordening en de programmabeslissing rondom het beveiligingssysteem ERTMS.

Amhaouch,  
M CDA

Ik heb daarom begin dit jaar extra capaciteit aangetrokken voor de intensivering van de taken, het gaat dan om structureel 20 fte erbij voor luchtvaart. Deze extra capaciteit zorgt nu voor meer inhoudelijke kennis over onder meer het luchtruim, veiligheid en duurzaamheid. Daarnaast is ook capaciteit aangetrokken met expertise over planning en regievoering, budgettering en omgevingsmanagement. Dit stelt het ministerie in staat om de luchtvaartopgave op te pakken. Ook de beleidsdirectie OV en spoor heeft al eerder extra medewerkers aangetrokken om de OV- en spoorkennis te versterken. Het gaat bij de genoemde onderwerpen om circa 20 fte. Daarnaast worden vanuit deze directie bijvoorbeeld medewerkers vanuit ProRail gedetacheerd bij het ministerie en andersom.

Daarnaast is de omvorming van ProRail naar een ZBO een kans om processen efficiënter te maken en de samenwerking tussen ProRail en het departement te versterken.

**Vraag:**

Milieuzones: Wat vindt de minister van het feit dat 20% van alle auto's buitengesloten wordt

**Antwoord:**

Azarkan F. DENK

Milieuzones zijn bedoeld om de meest vervuilende auto's uit de binnenstad te weren. Per gemeente verschilt dit, het gaat om lokale effecten. Dat betekent dat het onduidelijk is of het dan 20% per gemeente is. Met de gemeenten is afgesproken dat in 2020 de milieuzones worden geïmplementeerd. Dit wordt geëvalueerd in 2022 en dan komen we hierop terug.

**Vraag:**

Azarkan F. DENK

Files. - Kan er worden geëxperimenteerd met 'rekening rijden'(met slimme technologie)? - Kan het aantal mensen per auto worden verhoogd?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op de vraag van de heer Paternotte

**Vraag:**

In Amsterdam zijn de parkeerkosten verhoogd naar €7,50 per uur dit is eliteparkeren/kartelparkeren. Kan de minister hier iets aan doen? Gaat zij Amsterdam hierop aanspreken? Zijn er andere manieren om Amsterdam terug te fluiten?

Azarkan F. DENK

**Antwoord:**

Parkeren wordt een steeds belangrijker instrument om mobiliteitsstromen te sturen. Gemeenten zetten dit middel in om hun steden bereikbaar en leefbaar te houden, dit is hun eigen keuze. In de gemeente wet is bepaald dat de bevoegdheid voor parkeren en de tariefstelling een regionale verantwoordelijkheid is.

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris iets doen aan de verhoging van de verzekeringspremies voor taxi's?

**Antwoord:**

De minister van Financiën heeft afgelopen zomer, mede namens de staatssecretaris van Financiën in antwoord op vragen van uw Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, Ahangsel 3003 en 3004) aangegeven dat er nog voldoende verzekeraars zijn die verzekeringen aanbieden aan taxi's en die geen strikte voorwaarden en hoge premies hanteren.

Azarkan F. DENK

Wanneer de gestegen premies voor verzekeringen van taxi's de uitkomst zijn van normale ontwikkelingen in de markt, hoeft dit geen reden tot ingrijpen te zijn. Een reden voor ingrijpen zou kunnen zijn dat de premiestijging het gevolg is van marktmisbruik of prijsafspraken. De Autoriteit Consument en Markt houdt hierop toezicht en heeft aangegeven dat zij aandacht heeft voor de problematiek.

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris iets doen aan het steeds duurder worden van treinkaartjes? Kunnen mensen met een laag inkomen tegemoet worden gekomen met lagere tarieven, zoals een voordeelurenkaart geven zodat ze met 40% korting buiten de spits rijden?

Azarkan F. DENK

**Antwoord:**

Het toepassen van openbaar vervoertarieven is op rijksniveau geen instrument voor inkomensbeleid. Het is daarom niet passend om bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen een voordeelurenkaart te geven. Echter, het kabinet heeft wel degelijk oog voor mensen met een kleine portemonnee. De integrale verantwoordelijkheid voor armoedebeleid ligt bij mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Daarnaast hebben ook gemeenten hierin een verantwoordelijkheid.

**Vraag:**

Wat zegt de regering tegen mensen die buiten de randstad wonen waar de frequentie van treinen lager worden?

Azarkan F. DENK

**Antwoord:**

- Ik herken het beeld niet dat vervoerders de frequentie van treinen actief verlagen.
- Het kabinet heeft juist oog voor de bereikbaarheid van alle regio's.

- Zo worden op het traject richting Nijmegen maatregelen getroffen om langere treinen in te zetten.
- Hetzelfde geldt voor de extra sprinter tussen Groningen en Leeuwarden.

**Vraag:**

Wat gaat de staatssecretaris doen aan de overvolle treinen (in de spits)?

**Antwoord:**

- |            |      |  |
|------------|------|--|
| Azarkan F. | DENK | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De vervoerders gaan over de inzet van treinen. Over de beschikbare capaciteit in de treinen heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd bij het vervoerplan NS 2018.</li> <li>• NS heeft diverse bestellingen gedaan voor extra materieel (o.a. meer sprinters en de Intercity Nieuwe Generatie). Dit materieel stroomt de komende jaren in waarmee extra zitplaatsen worden geboden aan de reizigers, zo gaan per december 2018 op het traject Haarlem-Den Haag nieuwe sprinters rijden.</li> <li>• Om extra treinen over het spoor te rijden werken we vanuit het huidige MIRT-programma onder andere aan het Programma Hoogfrequent Spoor en projecten zoals capaciteitsuitbreiding Vleuten-Geldermalsen, partiele spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden en Zwolle-Herfte.</li> </ul> |
|------------|------|--|

**Vraag:**

In de taxibranche zijn zowel traditionele als nieuwe vormen. Kan de staatssecretaris in gesprek met gemeenten gaan over het behouden van een 'level playing field' tussen de verschillende vormen?

**Antwoord:**

- |            |      |  |
|------------|------|--|
| Azarkan F. | DENK | <p>Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer van 30 augustus jl. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 521, nr. 105) heb aangegeven, ga ik samen met gemeenten onderzoeken wat de meest effectieve mix van bevoegdheden en instrumenten (van Rijk en gemeenten) is om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden. De inzet van die bevoegdheden mag niet leiden tot een ongelijk speelveld. Daarvoor zal ik aandacht houden.</p> |
|------------|------|--|

**Vraag:**

Komt er strenge wetgeving tegen het filmen met een mobiel bij een ongeval? Met hoge boetes zoals in Duitsland?

**Antwoord:**

- |                |        |   |
|----------------|--------|---|
| Brenk C.M. van | 50PLUS | <p>Ik wil benadrukken dat ik filmen van ongevallen absoluut ongewenst vind uit het oogpunt van verkeersveiligheid maar ook vanwege privacy aspecten.</p> <p>De minister van JenV gaat over de wetgeving en de boetes. U kunt hier verder met hem over spreken bij het AO wegen en verkeersveiligheid van 12 december.</p> |
|----------------|--------|---|

**Vraag:**

- |                |        |   |
|----------------|--------|---|
| Brenk C.M. van | 50PLUS | <p>50 plus vindt dat er evenwichtige kosten tussen luchtvaart en trein moeten komen. De vervuiler moet gaan betalen. Vliegtaks? Korte vluchten - zwaarder belasten. Heffing per vliegtuig? Hoe vuiler, hoe duurder. Wat is de beste manier? Beide zijn mogelijk. De opbrengsten moeten volgens 50-plus ten goede komen aan internationaal treinverkeer.</p> |
|----------------|--------|---|

**Antwoord:**

Zie antwoord op de vraag van mevrouw Kröger over de tickettaks.

**Vraag:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

Ten aanzien van acute wateroverlast komen er steeds meer innovatieve alternatieven bijvoorbeeld van Flood Proof Holland. Zij hebben alternatieven ontwikkeld die het een stuk gemakkelijker maken in de toepassing dan de loodzware zandzakken. Kent de Minister deze alternatieven waaronder de "Box Barrier" en wat vindt zij daarvan?

**Antwoord:**

Uw vragen betreffende het waterdomein over de alternatieven in het kader van *Flood Proof Holland* (Box Barrier) zal ik tijdens het WGO Water op maandag 26 november beantwoorden.

**Vraag:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

Hoe weegt de minister de constatering van de Rekenkamer inzake achterstallig onderhoud waterkunstwerken en is hierdoor de veiligheid niet in het geding? kan de minister aangeven hoe zij aankijkt tegen de oproep van IPO, VNG en de Unie van Waterschappen dat er extra middelen nodig zijn voor klimaatadaptatie om onze voeten droog te houden?

**Antwoord:**

In de instandhoudingsbijlage van het Infracfonds is aangegeven dat het achterstallig onderhoud op het netwerk Hoofdwatersystemen € 6.8 mln bedraagt. Achterstallig onderhoud wordt direct opgepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van onze netwerken. De veiligheid komt dus niet in het geding.

**Vraag:**

Pilots zoals mobility as a service (MaaS) staan in de steigers. Er was nog een aantal aandachtspunten zoals afstemming tussen aanbieders en de ICT. Kan de minister al iets zeggen over de voortgang van de pilots?

**Antwoord:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

MaaS is een ambitie uit het Regeerakkoord. Wij bereiden met 7 decentrale overheden 7 landelijk opschaalbare pilots met Mobility as a Service voor. In bijvoorbeeld Amsterdam wordt een pilot georganiseerd rond de Zuidas (filebestrijding tijdens werkzaamheden), in Twente rond bereikbaarheid, in Eindhoven met als doel duurzaamheid en in Limburg in het grensgebied. Er is deze zomer nog een uitgebreide dialoog geweest met marktpartijen. Op 17 september is de Raamovereenkomst voor de voorselectie van MaaS-dienstverleners gepubliceerd. Op 1 november hebben 41 consortia ingeschreven. Met al die consortia vinden deze week ([t/m 9 november 2018](#)) nadere gesprekken plaats. Ik ben blij met de grote belangstelling. De markt verwacht veel van MaaS. Via de inschrijving ondersteunt zij ook onze insteek (gezamenlijk dossier minister en staatssecretaris) op gebieden van samenwerking, gemeenschappelijke standaarden en data delen/transparantie. Medio december wordt definitief bekend welke partijen zich hebben gekwalificeerd voor het Raamcontract. Vanaf begin 2019 kunnen regio's daaruit hun MaaS-aanbieders selecteren. Vanaf medio 2019 gaan we dan meer inzicht krijgen in de daadwerkelijke effecten (en sturingsinstrumenten) die MaaS te bieden heeft.



**Vraag:**

Wat gaat de staatssecretaris doen aan plekken met veel omgevingslawaai? Komt er een nationaal plan geluidsbelasting?

Brenk C.M.  
van 50PLUS

**Antwoord:**

Het is van belang om geluidbelasting terug te brengen. Hier bestaan verschillende instrumenten voor, zoals het bronbeleid. Daar waar het gaat om grote infrastructuur/luchthavens en in agglomeraties - geldt dat het vaststellen en uitvoeren van actieplannen gericht is op vermindering van geluidshinder zijn. Op deze wijze wordt in de praktijk reeds voorzien in een systematiek die beoogt geluidhinder verder te beperken juist op die locaties met veel omgevingslawaai.

**Vraag:**

Ligt het Schone Lucht Akkoord op schema?

Brenk C.M.  
van 50PLUS

**Antwoord:**

Ja, het Schone Lucht Akkoord ligt op schema. Schone lucht is een thema waar veel belangstelling voor is vanuit verschillende partijen. Ik ben constructief in overleg met steden, provincies en stakeholders over de inhoud van het Schone Lucht Akkoord. Momenteel vindt de doorlichting van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) plaats en het Interdepartementaal Beleidsonderzoek naar luchtkwaliteit. De uitkomsten van deze onderzoeken betrek ik bij de uitwerking van het Schone Lucht Akkoord. Ik voorzie toezending aan de Tweede Kamer voor het zomerreces van 2019.

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid om duurzame innovaties zoals een auto op zonnecellen op alle mogelijke manieren aan te jagen?

Brenk C.M.  
van 50PLUS

**Antwoord:**

Ik deel de mening dat duurzame innovaties zoals de zonne-auto nieuwe kansen bieden voor de auto-industrie in Nederland en wil daar ook als Rijk op de volgende manieren aan bijdragen:

- De innovatie van de bijvoorbeeld zonne-auto komt voort uit de studententeams van Solar Challenges. Hieraan heb ik via innovatievouchers financieel bijgedragen.
- Ook heb ik die teams en daaruit voortvloeiende startups de afgelopen jaren geholpen om zich te profileren op internationale beurzen en tijdens handelsmissies.
- Via de Topsector Energie is subsidie verstrekt aan de zonne-auto.
- Ook kunnen bedrijven die zich bezig houden met de zonne-auto gebruik maken van fiscale voordelen bij investering in Research and Development.
- Tot slot kunnen de particuliere en zakelijke rijders van volledig elektrische zonne-auto's uiteraard gebruik maken van de belastingvoordelen voor elektrische voertuigen. Dit heeft een stimulerende werking op de verkoop van deze voertuigen.

**Vraag:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

Welke mogelijkheden ziet de regering om openbaar vervoer betaalbaarder te houden?

**Antwoord:**

Het regionale stads- en streekvervoer met inbegrip van het tariefbeleid is

de bevoegdheid van de decentrale overheden. Dit is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000. Door de decentralisatie kan het openbaar vervoer inspelen op de lokale of regionale vervoervraag en een daarbij - naar regionale inzichten - passende prijs/kwaliteitverhouding bieden. Op het hoofdrailnet maakt het Rijk deze afweging. De tariefontwikkeling op het hoofdrailnet moet binnen de bandbreedtes blijven die zijn vastgelegd in de vervoerconcessie.

**Vraag:**

Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om extra maatregelen te nemen om de verkoop van elektrische auto's te verbeteren?

**Antwoord:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

In het Regeerakkoord hebben wij afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's zero emissie zijn en dat de huidige fiscale stimulering in lijn met de doelstelling wordt afgebouwd. In de huidige situatie stimuleren we daarbij de aanschaf en gebruik van emissieloze auto's onder andere via vrijstelling / korting op de MRB en de BPM als ook een lagere bijtelling voor de zakelijke rijders. In het kader van het Klimaatakkoord ben ik nu bezig om met de sector afspraken te maken over maatregelen om de Regeerakkoord doelstelling te kunnen bereiken. Hierover zal ik u te zijner tijd nader informeren.

**Vraag:**

Context: Compliment Zuid-Holland: eerste CO2-negatieve weg van NL. Is dit het momentum om in alle aanbestedingen in Nederland CO2-neutraal of CO2-negatief te eisen?

Brenk C.M.  
van 50PLUS

**Antwoord:**

In de huidige aanbestedingen van RWS werk ik al met de instrumenten CO2 Prestatieladder en EMVI's criteria om de CO2 uitstoot te beperken. Ik ben in overleg met de sector of en hoe ik de lat steeds hoger kan leggen. Het onder de aandacht brengen van dit soort goede voorbeelden helpt daarbij. Verder ondersteunt het kabinet medeoverheden met kennis bij CO2-neutraal inkopen via de klimaatveloppe.

**Vraag:**

De regering neemt, volgens Van Brenk, maatregelen die zwerfafval niet tegengaan, bijvoorbeeld door de BTW op flessenwater te verlagen en die op kraanwater te verhogen. 50 plus wil de belasting op water schrappen en zal hierover bij de behandeling van het Belastingplan een amendement indienen. Graag uw reactie.

**Antwoord:**

Brenk C.M.  
van 50PLUS

De discussie over de BTW op kraanwater zal moeten worden gevoerd met de staatssecretaris van Financiën. Het kabinet wil het consumeren van gezonde producten stimuleren door de verbruiksbelasting op suikervrije dranken en bronwater af te schaffen. Na deze maatregelen zal kraanwater nog altijd meer dan een factor 100 goedkoper zijn dan bronwater. Met steun vanuit de Kamer werk ik aan vermeerdering van het aantal tappunten voor gratis leidingwater op openbare locaties. Dit werkt het langer gebruik van een drankverpakking zoals een plastic flesjes, in de hand. Zo is onlangs met de NS afgesproken om de NS stations van dergelijke tappunten te gaan voorzien. Tenslotte heeft het kabinet ingezet op een doelstelling om het aantal flesjes dat in het milieu komt met 70 tot 90% te verminderen in 2020.

Dijk G.J.  
van PvdA

**Vraag:**

Is goed OV integraal onderdeel bij ontwerp en aanleg van nieuwbouwwijken? Is dit ook onderdeel van het mobiliteitsfonds?

**Antwoord:**

Ik onderschrijf het belang van goede OV-ontsluiting bij aanleg van nieuwe woonwijken. Gemeentes en provincies hebben hier een grote verantwoordelijkheid, maar ook voor het Rijk is dit van belang. Juist daarom zal ook in de Nationale Omgevingsvisie de koppeling tussen de woningbouwopgave en OV-bereikbaarheid opnieuw worden geadresseerd.

Ook bij het gesprek over de vormgeving van het Mobiliteitsfonds is dit één van de relevante onderwerpen. In de loop van 2019 zal ik u informeren over de contouren van het Mobiliteitsfonds.

**Vraag:**

Is het mogelijk om de wikkelpastics, die om magazines heen zitten, te verbieden?

Dijk G.J.  
van

PvdA

**Antwoord:**

In het kader van afvalreductie (programma Van Afval naar Grondstof) ben ik al bezig met het onderwerp ongewenst reclame drukwerk.

Ik zal de vervanging van de plastic wikkels rond tijdschriften mee nemen binnen deze bredere aanpak.

Daartoe zal ik snel overleg plegen met de tijdschriftensector.

**Vraag:**

Waarom gaan we op de A1/A6 niet 130 km/uur rijden?

**Antwoord:**

Ik neem aan dat wordt bedoeld op het traject rond knooppunt Muiderberg en richting knooppunt Gooimeer.

Hier is en wordt zoals u weet gewerkt aan één van de grootste aanlegprojecten die we kennen.

Ook in de nieuwe situatie zal hier vanwege de verkeersveiligheid een lagere snelheid dan 130 km/u gelden. Dit vanwege het wegontwerp met veel in- en uitvoegend verkeer.

Het aanpassen van de weg om 130 km/u te rijden zou zeer ingrijpende wijzigingen in het wegontwerp en de benodigde ruimte hebben vereist.

**Vraag:**

Verkeersveiligheid: Zijn de boetes afdoende om het maken van filmpjes en foto's bij ongelukken te voorkomen?

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Antwoord:**

Ik wil benadrukken dat ik het filmen van ongevallen absoluut ongewenst vind uit het oogpunt van verkeersveiligheid maar ook vanwege privacyaspecten.

De minister van JenV gaat over de boetes. U kunt daar met hem over spreken bij het AO wegen en verkeersveiligheid van 12 december.

**Vraag:**

Er wordt veel gevraagd van de politie: pakkans, hoogte boete, drank en drugs, aanpakken hufters, niet filmen van ongevallen. Heeft de politie voldoende tools om dit te handhaven?

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Antwoord:**

Handhaving van verkeersonveilig gedrag heeft volop de aandacht van de minister van JenV. Het strategisch plan verkeersveiligheid wordt samen met JenV opgesteld en het Landelijk Actieplan zal dan ook maatregelen

bevatten op het gebied van handhaving.

**Vraag:**

De maatschappelijke kosten van files waren eerder 3.7 miljard. Hoe hoog zijn die maatschappelijke kosten nu en over 5 jaar? En hoe zit het met het onderliggend wegennet? Die tellen namelijk niet mee in de berekeningen.

**Antwoord:**

We zien de economie weer groeien. Dat is op zich goed nieuws, maar daarmee wordt het drukker op de weg en nemen ook de files weer toe. Om dit op te vangen zijn we voortvarend aan de slag met een uitgebreid MIRT-programma. Zo worden er de komende jaren nog vele miljarden uitgegeven aan nieuwe projecten om de groei van de files te beperken. Tot 2030 wordt er nog ruim 1000 kilometer aan rijstroken aangelegd. Een aantal grote projecten zal pas na 2023 worden opengesteld zoals de A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding (Maasdelatunnel). Bovenop het lopende MIRT-programma heeft het kabinet €2 mld extra beschikbaar gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur waarmee nieuwe projecten worden gestart zoals de A2 Deil – Den Bosch, A15 Papendrecht – Gorinchem en de A58 Breda - Tilburg. De effecten van deze nieuwe projecten zijn nog niet verwerkt in de cijfers van het KIM, want deze lopen tot 2023. Naast deze nieuwe projecten zet ik ook fors in op korte termijn maatregelen. Zo stel ik €100 mln beschikbaar voor de korte termijn file aanpak, maar ook bij projecten als de A2 Deil – Den Bosch heb ik met de regio afgesproken om ook op korte termijn maatregelen te nemen. Deze zijn inmiddels al in uitvoering zoals bijvoorbeeld het vergroten van de capaciteit van opstelstroken en de verkeerslichten bij knooppunt Vught.

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Vraag:**

De VVD wil daar investeren waar de knelpunten het grootst zijn, waar de economische en maatschappelijke kosten door reistijdverlies het meest kan worden beperkt. Reistijdwinst, de prijs per reiziger per km per soort vervoer, dat is interessant: kijken waar belasting euro effectief is. Is de minister en stas dat met ons eens? En hoe gaat ze die afweging van prijs per reiziger per modaliteit ook een plek geven in het mobiliteitsfonds? Hoeveel reizigers zitten er dagelijks op de weg of in de trein, cijfers zijn cruciaal.

**Antwoord:**

- We hebben alle modaliteiten nodig om een antwoord te formuleren op de mobiliteitsvraagstukken. Daarbij kijken we ook naar slimme oplossingen zoals het beter benutten van infrastructuur en het optimaal gebruiken van data.
- Uiteraard kijken we naar een effectieve en doelmatige inzet van belastinggeld. Investeringsbeslissingen worden geprioriteerd (mede) op basis van de NMCA, die de grootste capaciteitsknelpunten in het mobiliteitssysteem in beeld brengt. Binnen MIRT-projecten worden MKBA's ingezet om varianten te wegen, zodat de meest maatschappelijk rendabele variant wordt gekozen.
- Overigens kijken wij bij investeringsbeslissingen verder dan de kosten per modaliteit per kilometer. Ook aspecten als (beschikbare) ruimte, duurzaamheid, leefbaarheid, lokale effecten en capaciteit zijn hierbij van belang.
- De Tweede Kamer ontvangt in het eerste kwartaal van 2019 een hoofdlijnenbrief met contouren voor de ontwikkeling naar het Mobiliteitsfonds. Hierbij zal ook nader ingegaan worden op de opgavegerichte wijze van afwegen en de hierbij te hanteren en nader te ontwikkelen spelregels.

Dijkstra,  
R.J.

VVD

Dik-Faber, CU

**Vraag:**

R.K.

Voor zowel de luchtvaart als de scheepvaart geldt dat deze eigenlijk ook onder de doelen van het Parijs akkoord zouden moeten vallen, inclusief stevige beprijzing van CO2-uitstoot. Is de staatssecretaris bereid dit bij de klimaattop in Polen op de agenda te zetten?

**Antwoord:**

De lucht- en scheepvaart zullen net als alle andere sectoren moeten bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Wel bestaat er ten opzichte van andere sectoren een verschil in de wijze waarop die bijdrage wordt vormgegeven.

De CO2 uitstoot van de internationale lucht- en scheepvaart wordt primair gereduceerd via een aanpak binnen de VN-organisaties ICAO en IMO. Daarbij wordt ook gekeken naar het beprijzen van CO2 uitstoot, zoals voor de luchtvaart via het CO2 compensatie- en reductiesysteem CORSIA (v.a. 2021).

Intra-Europese vluchten vallen onder het EU-ETS voor de luchtvaart. Nationale emissies van lucht- en scheepvaart worden gereduceerd via nationale reductiedoelstellingen.

**Vraag:**

De gemeente en provincie Utrecht hebben wel geld toegezegd voor 2 extra tunnels in de Noordelijke Randweg Utrecht, die zorgen voor tegengaan geluid en fijnstof. Ziet de minister echt geen mogelijkheden om ook extra geld uit te trekken? Wil de minister daar toch nog eens naar kijken?

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag van de heer Paternotte.

**Vraag:**

In de luchtvaart moet vervuiling beter worden beprijsd. De vliegbelasting moet beleidsrijk worden ingericht, mits uitvoerbaar voor de belastingdienst. Het is belangrijk dat regelgeving direct klaar staat als in Europees verband geen resultaat wordt geboekt, dus er is nu snel een voorstel nodig vanuit het kabinet. Wanneer kunnen we dit verwachten?

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Antwoord:**

Zie antwoord op de vraag van mevrouw Kröger over de tickettaks.

**Vraag:**

kan de minister reageren op de signalen die ik krijg dat RWS te kampen heeft met onderzettingen bij bruggen en sluizen, waardoor de vertragingen oplopen?

**Antwoord:**

- Rijkswaterstaat heeft de bediening van sluizen en bruggen afgestemd op de vraag van de markt. De inzet van personeel is daarmee efficiënt ingericht.
- RWS heeft afspraken met inhuurcontractanten om bedienaars te leveren op het moment dat er door onvoorziene omstandigheden onvoldoende personeel van RWS beschikbaar is.
- Door een combinatie van omstandigheden kan het voorkomen dat er onvoldoende personeel beschikbaar is, maar dat is een incident. Structureel is er geen onderbezetting.
- Om te bezien hoe binnen de huidige kaders de afstemming van bedientijden nog verder verbeterd kan worden zoals afgesproken in het regeerakkoord, ben ik nog in gesprek met de sector.
- Rijkswaterstaat houdt nauw contact met de belangenorganisaties voor de scheepvaart over storingen en bediening van bruggen en

Dik-Faber,  
R.K. CU

sluizen, om zo met elkaar vinger aan de pols te houden.

**Vraag:**

Wanneer kan een verbod op ontgassen van schepen van kracht worden?

**Antwoord:**

De verdragswijziging waarin het verbod op ontgassen van schepen is geregeld, is vorige maand door uw Kamer stilzwijgend goedgekeurd. De volgende stap is nu de ratificatie. Op dit moment wordt gewerkt aan de omzetting van deze verdragswijziging in de nationale wetgeving (Scheepsafvalstoffen besluit). Pas als de laatste verdragspartij klaar is met de ratificatie en implementatie van deze wijziging treedt deze in werking. De verwachting is dat het verbod op ontgassen van benzeen en motorbrandstoffen in 2020 van kracht wordt. Voor benzeenhoudende stoffen zal dat twee jaar later zijn en voor de overige stoffen nog een jaar later.

Dik-Faber,  
R.K. CU

Over de situatie in Gelderland zijn door Uw Kamer drie sets vragen gesteld. Deze zal ik op korte termijn beantwoorden. Ik heb een taskforce ingesteld onder voorzitterschap van de heer Adnan Tekin, gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland, om onder andere de handhaving op een effectieve manier in te richten op het moment dat de nationale wetgeving van kracht is.

**Vraag:**

Mobiliteit In het Regeerakkoord is afgesproken om pilots uit te voeren om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van betaling, zoals kilometer beprijzing. Uiteindelijk zullen we richting slimmere beprijzing van mobiliteit moeten gaan. We zijn vorige week geïnformeerd over de pilots met slimme beprijzing, maar wanneer zullen de pilots daadwerkelijk van start gaan? En ik (Dik-Faber) sluit me aan bij de vragen die hierover door D66 zijn gesteld.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Antwoord:**

Zoals ik in mijn brief van 2 november j.l. heb aangegeven, zijn wij op dit moment samen met de mobiliteitsalliantie de mogelijkheden aan het verkennen, bijvoorbeeld een flexibel gebruik van de leaseauto en combinaties tussen de leaseauto en OV en/of fiets. Eerste kwartaal 2019 willen we een beslissing nemen welke voorstellen we verder willen uitwerken.

Zodra dit tot concrete pilots leidt, wordt uw Kamer geïnformeerd.

**Vraag:**

Een deel van de klimaatvelop is bestemd voor recycling. Wordt hiermee de vraag naar gerecycled materiaal ook aangewakkerd? We scheiden ons afval steeds beter, maar ondertussen daalt de vergoeding die de verpakkingsindustrie aan gemeenten betaalt voor PMD (Plastic, metaal, drankverpakking). Is dat niet de verkeerde prikkel?

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Antwoord:**

Ik streef naar een circulaire verpakkingsketen. Op dit moment is de keten financieel nog niet gesloten. Het inzamelen en recyclen kost meer geld dan het recycleert oplevert. Deze kosten komen voor rekening van de producenten. Producenten krijgen hiermee een prikkel om de keten te sluiten en beter te recyclen verpakkingen op de markt te brengen. De tariefdifferentiatie per 1/1/2019 door Stichting Afvalfonds Verpakkingen wordt ingevoerd, versterkt deze prikkel. Dat vind ik een positieve ontwikkeling. Het dalen van de vergoedingen die betaald worden voor

inzameling, is het gevolg van het feit dat de kosten van inzameling dalen.

**Vraag:**

Slechts 8% procent van de voertuigen van gemeenten voldoen aan de landelijke duurzaamheids criteria, blijkt uit benchmark van natuur en milieu. - Wat vindt de staatssecretaris van de cijfers? - de staatssecretaris bereid om minimumcriteria voor duurzame inkoop van voertuigen stapsgewijs te verhogen? - Ziet de staatssecretaris kansen om een convenant te sluiten met gemeenten over inkoop? Dat is in lijn met eerdere convenanten voor doelgroepenvervoer en busvervoer

**Antwoord:**

Dik-Faber,  
R.K. CU

Ik zie graag meer ambitie bij gemeenten ten aanzien van de inkoop van vervoer. Op verschillende manieren worden gemeenten daarbij door het kabinet gefaciliteerd. Zo worden de criteriadocumenten elk jaar aangepast op basis van de nieuwste ontwikkelingen in de markt. Ik bespreek dit in het kader van het klimaatakkoord. Het kabinet ziet overheidsinkopen als belangrijk instrument om te sturen op de klimaatdoelen. In 2019 komen weer gelden uit de Klimaatenvolpoe beschikbaar die mede ingezet worden om gemeenten te ondersteunen bij het maken van duurzame inkoopbeslissingen. Overigens zegt het cijfer van 8% niet alles omdat niet alle afwegingen zichtbaar zijn in de inkoopcijfers. Het gaat daarbij om afwegingen zoals de aanschaf van fietsen of auto's of het voertuigdelen tussen verschillende diensten. Ten aanzien van het convenant wil ik verwijzen naar de onderhandelingen die op dit moment in EU-verband plaats vinden over de EU Richtlijn Schone Voertuigen. Daarin worden naar verwachting verplichte minimum percentages voor de inkoop van schone en energiezuinige voertuigen door alle overheden opgenomen, dus ook voor gemeenten.

**Vraag:**

Dik-Faber,  
R.K. CU

De Kamer heeft met de motie Dik-Faber/van Tongeren uitgesproken fossiele brommers te willen uitfaseren. Hoe staat het met de afspraken met de branche? Hoe lopen de gesprekken?

**Antwoord:**

In het kader van het Klimaatakkoord streeft het kabinet ernaar om met de sector een afspraak te maken over de uitfasering van de fossiele snorfiets. Deze gesprekken zijn nu gaande. Het resultaat hiervan zal een plek krijgen in het definitieve akkoord.

**Vraag:**

Dik-Faber,  
R.K. CU

kledingbranche: - is de stas bereid om met geld uit de klimaatenvolpoe textiel-inzameling en recycling op te schalen? - De stas is in overleg met de kledingsbranche over het uitbannen van laagwaardige kleding, is zij bereid om hierover ook concrete afspraken te maken? - is de stas bereid zich in te zetten voor labels die kloppen? aangezien er vaak meer synthetisch materiaal in zit dan op het label staat. - onderzoek van RIVM naar kleding als bron van plastic soep. wil de stas \* pleiten voor eu waarschuwing op labels \* in de eu microvezels via de wasmachine in de afvalwater komen

**Antwoord:**

Ik heb uw Kamer op 7 november jl. een brief gestuurd met antwoorden op vragen met betrekking lid Dik-Faber over textielrecycling. Binnen het uitvoeringsprogramma Circulaire Economie, zet ik met prioriteit in op een 100% circulaire textielsector. Alle afgedankte textiel moet worden hergebruikt, gerepareerd of gerecycled. Daarom stelt het kabinet vanuit

het budget van de Klimaatenvelophe in 2019 €10 mln. beschikbaar voor de opschaling van sortering en recycling van textiel en andere consumptiegoederen. Daarnaast is de kledingbranche bezig met het opstellen van een sectorplan in het kader van hun producentenverantwoordelijkheid. Daarin komt ook de vraag naar voren hoe de 'fast fashion' van laagwaardige kleding kan worden teruggedrongen. Het signaal rond de niet-kloppende samenstelling van grondstoffen op kledinglabels, baart mij zorgen. Ik ga eerst in gesprek met de kledingbranche. Dan zal ik bezien of en zo ja hoe nader onderzoek dient te worden geïnitieerd. Mocht het waar zijn, dan betekent het dat er een gebrek aan transparantie is in de textielketen, wat voor alle ketenpartijen een probleem vormt. Retailers en consumenten die proberen duurzamere kleding (in) te kopen, worden hiermee immers ook benadeeld. Ik ben nog niet zover dat een waarschuwingslabel het beste instrument is om kleding als bron van microvezels in het rioolwater terug te dringen. Ik weet dat veel bedrijven al bezig zijn met het ontwikkelen van veelbelovende innovaties om bijvoorbeeld bij wasmachines een filter te introduceren die veel microvezels kunnen afvangen. Het RIVM doet momenteel onderzoek naar mogelijke maatregelen.

**Vraag:**

Wat is de positie van de RDW bij het goedkeuren van diesels? Wordt de RDW niet tegen andere Europese spelers uitgespeeld?

**Antwoord:**

Eijs J.M.  
van

D66

De RDW is als typegoedkeuringsinstantie in Nederland aangewezen voor de (type)goedkeuring van voertuigen, waaronder dieselauto's. Een fabrikant kan bij de RDW aankloppen voor een typegoedkeuring voor een compleet voertuig of onderdelen daarvan. De keuring van deze voertuigen (of onderdelen) vindt plaats op basis van Europees geharmoniseerde regelgeving. Vervolgens ontvangt de fabrikant een certificaat. Aangezien dit in Europees verband geharmoniseerd is, is het niet aannemelijk dat de RDW tegen andere Europese typegoedkeuringsinstanties wordt uitgespeeld.

**Vraag:**

Hoe staat het met de pilots om brom- en snorfietsen van de fietspaden te weren?

**Antwoord:**

Eijs J.M.  
van

D66

Bromfietsen moeten op de rijbaan of op het bromfiets/fietspad rijden; snorfietsen moeten op het fietspad. Wel is sinds 1-7-2018 de regelgeving aangepast waardoor wegbeheerders op drukke fietspaden de snorfietser naar de rijbaan mogen verplaatsen. De snorfietser moet daarbij een helm op. Amsterdam is van plan om medio 2019 van deze mogelijkheid gebruik te maken. Het gaat hierbij dus niet om een pilot; Amsterdam zal wel de effecten gaan evalueren en ik heb toegezegd deze evaluatie toe te sturen aan uw kamer.

**Vraag:**

Graag zou D66 meer onderzoeken zien naar de mogelijkheid van circulair gebruik van de 5 meest gebruikte bouwmaterialen. kunnen we binnenkort naast een betonakkoord ook een akkoord voor bijvoorbeeld asfalt of piepschuim tegemoet zien?

Eijs J.M.  
van

D66

**Antwoord:**

In juni van dit jaar heeft het kabinet samen met andere overheden en marktpartijen het betonakkoord ondertekend. Daarin zijn ambities opgenomen over onder meer het verminderen van de CO2-uitstoot in de



keten en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen.

Ik deel de ambitie van uw kamer om ook voor andere materialen die veel in de bouw gebruikt worden stappen te zetten naar meer hergebruik en een lagere CO2 uitstoot. Een ketenakkoord is voor het kabinet één van de instrumenten om de transitie naar een circulaire bouwconomie te versnellen. Maar er zijn ook andere instrumenten. In het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie dat u volgend voorjaar ontvangt wordt het pakket van acties en instrumenten dat ik samen met betrokken partijen in ga zetten op een rij gezet.

**Vraag:**

Hoeveel geld is er voor het 'versnellingshuis'? Hoe monitoren we of dit 'versnellingshuis' ook leidt tot een echte versnelling?

**Antwoord:**

Binnen het uitvoeringsprogramma Circulaire Economie krijgt het versnellingshuis een belangrijke plaats. Samen met partijen als VNO-NCW en Nederland Circulair zullen in het versnellingshuis bedrijven ondersteund worden om circulaire initiatieven versneld van de grond te krijgen of op te schalen. Het versnellingshuis zal ook doorbraakprojecten gaan stimuleren. Onderwerpen als chemische recycling en het circulair gebruik van matrassen zijn voorbeelden waar al aan gewerkt wordt. Ik zal in het uitvoeringsprogramma dat u komend voorjaar ontvangt ingaan op het versnellingshuis. Vanuit mijn eigen begroting zal ik daarvoor in ieder geval middelen vrijmaken voor de inrichting en aanpak van het huis. Daarnaast zijn we samen met VNO-NCW met verschillende partijen in gesprek over de financiering van de projecten. In de voortgangsrapportage van het uitvoeringsprogramma dat ik jaarlijks voor de zomer naar uw Kamer zal sturen zal ik ingaan op de voortgang en de opbrengsten van het versnellingshuis.

Eijs J.M.  
van

D66

**Vraag:**

Heeft de ILT nu niet simpelweg meer capaciteit nodig?

**Antwoord:**

Een toezichthouder kan nooit volledig garanderen dat de samenleving geen risico's meer loopt op ongelukken of vervuiling. Het is een instantie die de risico's voor de samenleving zoveel mogelijk moet minimaliseren, uitgaande van zijn wettelijke taken en vastgelegde normen. De ILT moet altijd keuzes maken, ongeacht hoeveel middelen ze toebedeeld krijgt. Er is op dit moment een aantal ontwikkelingen gaande rond de ILT die van belang zijn voor een zinvolle discussie over taken en de capaciteit van de inspectie.

Kröger S.C.

GL

Allereerst werkt de ILT aan de omslag naar risicogestuurd toezicht. Met de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) heeft de ILT een keuzemechanisme geïntroduceerd waarmee ze op basis van feitelijke informatie haar taken prioriteert. Dit jaar is de ILT toezichtprogramma's gestart voor de belangrijkste onderwerpen uit de IBRA. De Algemene Rekenkamer heeft dit jaar gekeken naar deze omslag bij de ILT en concludeerde in haar rapport bij het jaarverslag IenW over 2017, die in mei naar uw Kamer is gestuurd, dat de ILT hier goed mee op weg is. Tegelijkertijd moet er nog het nodige gebeuren voordat de ILT inzichtelijk kan maken wat er mogelijk is met de beschikbare middelen, zodat er beoordeeld kan worden of dat voldoende is. De IBRA moet verder worden aangescherpt en de ILT doet dit jaar de eerste ervaringen op met het werken in programma's.

Naast een keuzemechanisme zijn ook de efficiëntie en de effectiviteit waarmee een inspectie opereert van belang voor de vraag hoeveel middelen ze nodig heeft. De lopende beleidsdoorlichting van

begrotingsartikel 24 Toezicht en handhaving zal meer inzicht bieden in de efficiëntie en de effectiviteit van het optreden van de ILT. Ik verwacht uw Kamer de resultaten van de beleidsdoorlichting over enkele maanden aan te kunnen bieden.

**Vraag:**

Kan de minister een plan opstellen voor een adequaat systeem om modellen te valideren en te kalibreren op basis van metingen en tot die tijd een pas op de plaats maken?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

Op 18 oktober jl. heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over hoe ik wil omgaan met de relatie tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het hiertoe op te stellen programma.

**Vraag:**

Kan de minister de arbeidsomstandigheden van andere luchtvaartmaatschappijen onder de loep nemen en blijven monitoren?

**Antwoord:**

Er is reeds sector overstijgend beleid waar het arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden betreft. Dit geldt ook voor de luchtvaartsector. De Inspectie SZW houdt toezicht op de naleving van de Nederlandse arbeidswetgeving en zet haar capaciteit in daar waar de grootste risico's op niet naleving zich voor doen. Bij eventuele misstanden, zoals onderbetaling of hoge werkdruk, kunnen werknemers individueel of via een vakbond of ondernemingsraad hier melding van doen. Als er sprake is van dergelijke meldingen, kan de Inspectie SZW hier onderzoek naar doen.

Kröger S.C. GL

Zoals in de Kamerbrief d.d. 31 oktober jl. inzake Ryanair aangegeven zet Nederland zich binnen Europa in voor betere arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector, juist om situaties zoals rond de sluiting van de basis zoals Eindhoven te voorkomen. Zo wordt gewerkt aan coördinatie tussen verschillende lidstaten op dit gebied. In dit kader heb ik mij tijdens de Aviation Summit op 3 en 4 oktober jl. met enkele EU lidstaten geschaard achter de Declaration on a Social Agenda in Aviation. Daarnaast heeft SZW collega Koolmees met collega's een brief aan Ryanair-topman O'Leary gestuurd waarin wordt aangegeven dat het wenselijk is dat Ryanair het arbeidsrecht toepast van het land van waaruit de medewerkers gewoonlijk werken.

**Vraag:**

Laten we de MIRT- gelden openbreken en alle projecten tegen het licht houden (o.a. verbreding A27), gegeven de klimaaturgentie. Waarom doen we geen doorlichting van alle infraprojecten die nog niet aanbesteed zijn?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

Indien het over de PAS gaat:

Ik heb kennis genomen van de uitspraak van het Hof over de werking van het PAS. Het Hof accepteert een programmatische aanpak bij het toestaan van projecten. Er blijven zware eisen gelden voor de wetenschappelijke onderbouwing van het PAS. Het is aan de Raad van State om te beoordelen of het PAS aan deze eisen voldoet. Het arrest van het Hof geeft op dit moment geen aanleiding om alle infraprojecten

door te lichten

Over klimaaturgentie en doorlichting infraprojecten:

M.b.t. tot de klimaatafspraken maken wij binnen het klimaatakkoord met alle partijen aan de mobiliteitstafel afspraken om de klimaatdoelen van Parijs te halen. Met de handreiking verduurzaming MIRT wordt daarnaast in elke MIRT-fase bezien welke kansen en er zijn om bij te dragen aan klimaatneutraliteit. Ik zie geen reden om alle, nog niet aanbestede MIRT / infraprojecten door te lichten.

**Vraag:**

Kan de minister toezeggen dat de Luchtvaart emissies ook worden meegenomen in het "schone luchtakkoord" van de staatssecretaris?

**Antwoord:**

Kröger S.C. GL

De sturing op onder andere luchtkwaliteit bij luchthavens vindt plaats via de luchthavenbesluiten, waarbij alle milieu-effecten worden onderzocht. Het onderwerp luchtvaartemissies komt ook terug in de Luchtvaartnota 2020-2050 en dit is tevens onderwerp van gesprek aan de deeltafel duurzame luchtvaart onder het klimaatakkoord. Ik zie daarom geen rol voor het schone luchtakkoord als het gaat om maatregelen op het terrein van de luchtvaart.

**Vraag:**

Kunt u in de herziening van het luchtvaartbeleid ook de arbeidsomstandigheden meenemen?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

In de Luchtvaartnota 2020-2050 zal aandacht worden besteed aan arbeidsomstandigheden.

**Vraag:**

Het geluidsmodel valt structureel lager uit dan metingen van de belevingsvlucht. Is het dan niet een logische conclusie dat dit model niet voldoet?

**Antwoord:**

Kröger S.C. GL

Zoals ik in de Kamerbrief van 6 november jl. over de belevingsvlucht heb aangegeven zijn in het MER piekwaarden berekend om een indicatie te geven van de maximale geluidsbelasting van een vliegtuig dat overvliegt. De piekwaarden zijn bepaald aan de hand van de best beschikbare wetenschappelijke INM-methode voor de piekwaarden. Het zijn gemiddelde waarden met een bandbreedte. De weergegeven piekwaarden hebben geen juridische status, deze zijn bedoeld om te voorzien in een informatiebehoefte.

De wettelijke normering en handhaving gebeurt niet op basis van piekgeluid (L<sub>Amax</sub>) maar op basis van de jaarlijkse geluidsruijmtte (L<sub>den</sub>), waarmee contouren worden vastgesteld en gehandhaafd.

Tijdens de belevingsvlucht zijn de piekwaarden gemeten, dit om een getalsmatige ondersteuning te geven bij de beleving en om inzicht te bieden welke maximale geluidsniveaus horen bij de opgedane geluidservaringen tijdens de belevingsvlucht. Dit zijn, in tegenstelling tot de berekende gemiddelde piekwaarden, momentopnames.

Er is gebleken dat deze metingen hoger uitkomen dan de gemiddelde berekende waarden maar binnen de bijbehorende bandbreedte vallen. Aangezien het slechts één vlucht betreft en het meetplan niet ingericht was op een vergelijking met berekende piekwaarden, kunnen daar geen

conclusies aan worden verbonden.

**Vraag:**

Is de Minister bereid om de Cie MER om advies te vragen of het gebruikte model voor geluidsbelasting adequaat is om de geluidsbelasting voor Lelystad te berekenen? Had voor Lelystad niet beter Doc29 gebruikt kunnen worden? Waarom wordt Doc29 niet nu al gebruikt voor berekening geluidsbelasting regionale luchthavens?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

Voor Lelystad is het best beschikbare model gebruikt dat voldoet aan de wettelijke vereisten. Dit heeft de Commissie MER bevestigd in haar advies. Doc29 is op dit moment niet beschikbaar voor regionale luchthavens van nationale betekenis zoals de Luchthaven Lelystad.

**Vraag:**

De opbrengst van de tickettaks moet niet alleen ingezet worden voor de Rijksbegroting. Kan de minister met het ministerie van Financiën een voorstel voor beleidsdoelen vaststellen? Kunnen we daarbij zorgen dat we geen lagere tarieven dan Duitsland hanteren?

**Antwoord:**

Allereerst wil ik erop wijzen dat het beprijzen van milieukosten en het duurzamer maken van de luchtvaart voor het kabinet een belangrijk onderwerp is

Op dit moment wordt het vliegen inderdaad niet belast met btw en accijns. Dat is dan ook een belangrijke reden voor het kabinet om conform Regeerakkoord een belasting op luchtvaart in te voeren. Een belasting op luchtvaart in Europees verband heeft de voorkeur van het kabinet.

Daar is dan ook aan gewerkt en dat blijft ook de inzet in de komende periode.

Het initiatief tot een belasting in Europees verband kan overigens alleen worden genomen door de Europese Commissie, met goedkeuring van het Europees Parlement.

Rekening moet worden gehouden met doorgaans lange doorlooptijden en de vereiste unanimititeit onder de lidstaten.

Niettemin probeert het Kabinet samen met andere lidstaten uit de Europese unie de Commissie op te roepen met een voorstel te komen om de luchtvaart te belasten.

Omdat niet zeker is dat invoering in Europees verband per 2021 zal lukken, wordt parallel aan dat spoor ook nationale wetgeving voorbereid voor een vliegbelasting die per 2021 kan worden ingevoerd.

Beoogd is dat deze belasting 200 miljoen per jaar zal opleveren voor de algemene middelen.

Aan de precieze vormgeving van de belasting op luchtvaart wordt momenteel gewerkt. Een vergelijking met de Duitse belasting is daarom nog niet mogelijk.

Wel is bekend dat de hoogte van de Nederlandse tarieven volgt uit de beoogde opbrengst van 200 miljoen euro zoals opgenomen in het Regeerakkoord.

Het kabinet is voornemens een wetsvoorstel over de vliegbelasting begin volgend jaar naar de Tweede Kamer te sturen.

Mocht in Europees verband een belasting worden ingevoerd in de luchtvaart dan kan daar natuurlijk altijd bij worden aangesloten.

Parallel investeert het kabinet in verduurzaming.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Welke effecten heeft de uitspraak ivm Europese rechten over stikstof

Kröger S.C. GL

(PAS) op Lelystad en Eindhoven Airport? In het bijzonder voor de laagvliegroutes boven Natura 2000 gebieden?

**Antwoord:**

Zoals ik vorige week aangaf in antwoord op schriftelijke vragen van de Partij voor de Dieren over de stikstofaanpak in relatie tot de ontwikkeling van Eindhoven Airport, zal de Afdeling van de bestuursrechtspraak van de Raad van State einduitspraak moeten doen.

Ik wil samen met LNV en de overige PAS-partners komen tot een gezamenlijke interpretatie van het arrest van het Hof en de uitspraak van de Afdeling en zal uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de mogelijke gevolgen hiervan voor IenW-projecten.

**Vraag:**

Is het mogelijk om op te treden tegen luchtvaartmaatschappijen die tickets tegen dump-prijzen (onder kostprijs) aanbieden? Welke mogelijkheden bestaan hiervoor in het kader van anti-dumping?

**Antwoord:**

Binnen de EU is sprake van een vrije luchtvaartmarkt.

Kröger S.C. GL

Luchtvaartmaatschappijen kunnen voor vluchten binnen de EU op grond van verordening 1008/2008 zelf hun tarieven bepalen. Uiteraard gelden in de EU wel de algemene mededingingsregels, die het mogelijk maken om bijvoorbeeld misbruik van een economische machtspositie of concurrentiebeperkende afspraken aan te pakken. Door de felle concurrentie bij luchtvaartmaatschappijen die lage prijzen in de EU hanteren, lijkt van machtsposities en misbruik geen sprake te zijn. Ik zie dus geen mogelijkheden om die lage tarieven rechtstreeks aan te pakken.

**Vraag:**

Is de minister bereid om de Algemene Rekenkamer te vragen om een onderzoek in te stellen naar de vraag of de capaciteit bij ILT in lijn is met de aan ILT opgedragen taken?

**Antwoord:**

De ILT wil haar capaciteit inzetten op de onderwerpen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn.

Inspectiecapaciteit is per definitie schaars gezien de grote hoeveelheid taken die de ILT heeft. De ILT zal altijd keuzes moeten maken, ongeacht hoeveel budget ik de ILT toewijs.

Kröger S.C. GL

De Algemene Rekenkamer concludeert in haar rapport over risicogericht en informatiegestuurd toezicht bij de ILT bij het jaarverslag IenW over 2017 dat de ILT goed op weg is. Zo is de informatiepositie van de ILT verbeterd door de oprichting van een innovatie- en datalab en heeft de ILT vorig jaar voor het eerst de IBRA opgesteld, die dit jaar verder is ontwikkeld.

Momenteel ondergaat de ILT een organisatieverandering, daarnaast loopt de beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 24 Toezicht en handhaving.

Deze beleidsdoorlichting zal meer inzicht bieden in de efficiëntie en de effectiviteit van het optreden van de ILT.

Ik verwacht uw Kamer de resultaten van de beleidsdoorlichting over enkele maanden aan te kunnen bieden.

**Vraag:**

Kröger S.C. GL

Bent u bereid om een second opinion voor de systematiek van de risico gestuurde aanpak bij de ILT te laten uitvoeren?

**Antwoord:**

Dit is reeds gebeurd. In een vroege fase zijn de elementen die aan IBRA

ten grondslag liggen gereviewd door een extern bureau. Alle aanbevelingen zijn in het definitieve ontwerp van het IBRA meegenomen.

- **Vraag:**

Kan de staatssecretaris in kaart brengen hoe de stijging van de OV prijzen als gevolg van btw-verhoging alsnog kunnen worden voorkomen?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

De BTW-verhoging maakt deel uit van de hervorming van het belastingstelsel en zit daarmee in de context van een breder pakket aan inkomsten en keuzes. Het gesprek daarover is aan de Staatssecretaris van Financiën. Dit wordt behandeld in het kader van het belastingplan dat uw Kamer binnenkort bespreekt.

**Vraag:**

De nieuwe WHO-advieswaarden zijn veel strenger dan de normen die in Nederland worden gehanteerd. Hoe reageren de bewindspersonen op dit advies? Voor luchtkwaliteit streeft Nederland de WHO-advieswaarden na. Zou het niet voor de hand liggen dit ook voor 'geluid' te doen? En wat betekent dit voor de luchtvaartnota 2020/2050?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

Ik zal uw Kamer voor het einde van het jaar mijn reactie op het WHO-advies sturen waarin ik zal in gaan op het vervolgproces.

**Vraag:**

Vanuit de Mobiliteitstafel ligt er een opgave om CO2 te besparen. Als alle bestaande projecten die nog niet aanbesteed zijn heel kritisch tegen het licht gehouden worden, met daarbij de kosten en baten voor CO2 en luchtkwaliteit, zijn er dan betere alternatieven? Bijvoorbeeld een verlaging van de maximumsnelheid?

Kröger S.C. GL

**Antwoord:**

Conform het Regeerakkoord werkt IenW aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de veiligheid en de duurzaamheid van Nederland. . We merken elke dag dat dit nodig en urgent is. We doen dit onder andere via het huidige MIRT-programma en het snelhedenbeleid. Daarbij zijn de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend. In het Klimaatakkoord zal zijn opgenomen op welke wijze de CO2-uitstoot gereduceerd zal gaan worden. Dit akkoord wordt momenteel uitgewerkt.

**Vraag:**

Wat gaat de minister doen tegen ontslagen en gedwongen overplaatsingen bij Ryanair? Hoe voorkomen we dit in de toekomst?

Laçin C. SP

**Antwoord:**

Zoals in de Kamerbrief d.d. 31 oktober jl. aangegeven kan de overheid in zijn algemeenheid particuliere bedrijven niet tegenhouden bij (een beslissing tot) het sluiten van een vestiging in Nederland. Wanneer het Nederlands arbeidsrecht van toepassing is, dient Ryanair zich aan de vigerende Nederlandse regelgeving te houden omtrent overplaatsing of ontslag. Het is aan de Nederlandse rechter om te bepalen of het Nederlandse ontslagrecht van toepassing is.

Met mijn collega van SZW blijven wij ons in Europees verband inzetten voor betere arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector, juist om dit soort situaties in de toekomst te voorkomen. Zo wordt gewerkt aan coördinatie tussen verschillende lidstaten op dit gebied. In dit kader heb ik mij onlangs met enkele EU lidstaten geschaard achter de Declaration on a Social Agenda in Aviation en heeft SZW collega Wouter Koolmees met collega's een brief aan Ryanair-topman O'Leary gestuurd waarin wordt aangegeven dat het wenselijk is dat Ryanair het arbeidsrecht toepast van het land van waaruit de medewerkers gewoonlijk werken.

**Vraag:**

Kan de minister de stand van zaken geven over de bescherming van de binnenvaart-vloot m.b.t. de CCR-regels en kan de minister de evaluatie van het boetebeleid voor 6 december opsturen voor het AO-Maritiem?

**Antwoord:**

In juli en augustus heb ik kennismakingsgesprekken gevoerd met de brancheorganisaties in de binnenvaart. De branchepartijen hebben daarbij ook gewezen op de technische eisen. De technische eisen zijn in alle CCR- en EU-landen geharmoniseerd. Nederland kan daar niet eenzijdig van afwijken, maar staat wel voor een "level playing field" bij de uitvoering van de technische eisen.

Laçin C. SP

Momenteel onderzoekt de ILT in de praktijk hoe in de verschillende lidstaten de technische eisen op bestaande schepen worden toegepast. De resultaten verwacht ik eind dit jaar. Zodra de resultaten bekend en geanalyseerd zijn, zal ik de Kamer hierover informeren, evenals over de eventueel te nemen vervolgstappen.

Ik verwacht daarover begin 2019 uitspraken te kunnen doen. Tot slot is mijn streven om de evaluatie van het boetebeleid voor het AO Maritiem aan uw Kamer toe te zenden.

**Vraag:**

Wat gaat de minister doen om Ryanair aan te pakken?

**Antwoord:**

De Inspectie SZW houdt toezicht op de naleving van de Nederlandse arbeidswetgeving en zet haar capaciteit in daar waar de grootste risico's op niet-naleving zich voor doen. Bij eventuele misstanden, zoals onderbetaling of hoge werkdruk, kunnen werknemers individueel of via een vakbond of ondernemingsraad hier melding van maken. Als er sprake is van dergelijke meldingen, zal de Inspectie SZW hier onderzoek naar doen.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Wanneer ontvangt de Kamer de uitgestelde milieu effect rapportage voor Schiphol? En wordt ook rekening gehouden met alle 200.000 mensen die wakker liggen van de geluidsoverlast rondom Schiphol? Of blijft de minister vasthouden aan de geluidscontouren waardoor ontzettend veel mensen met overlast niet zouden 'bestaan' en dus niet meetellen in de cijfers?

Laçin C. SP

**Antwoord:**

Ik heb de MER Schiphol nog niet ontvangen van Schiphol. U ontvangt in aanloop naar het AO Luchtvaart op 5 december as. een brief met de stand van zaken. Voor Schiphol geldt dat voor het aantal ernstig gehinderden rondom

Schiphol wordt gekeken naar de 48 of meer dB(A) Lden contour. Binnen deze geluidscontour wordt het aantal ernstig gehinderden bepaald door een door het RIVM bepaalde dosis-effectrelatie. Daarnaast wordt er gekeken naar het aantal geluidsbelaste woningen in de 58 dB(A)Lden contour. In de gebruiksprognose, die inzicht geeft in het aantal gehinderden binnen de 48 dB(A)Lden contour voor het gebruiksjaar 2019 die volgende week verschijnt, is sprake van een prognose van 138.000 mensen die ernstig gehinderd zijn. De afspraak om te kiezen voor een 48 dB(A) Lden contour is destijds besproken in en goedgekeurd door de Tweede Kamer.

In het MER zullen ook de geluidseffecten buiten de 48 dB(A) Lden contour in kaart worden gebracht. Binnen de ORS wordt in zijn totaliteit bezien hoe we om te gaan met geluidshinder en mogelijke hinderbeperkende maatregelen in relatie tot de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Mensen die ernstige hinder ervaren binnen danwel buiten de 48 dB(A) Lden contour kunnen dat kenbaar maken. Alle klachten zullen gelijk behandeld worden onafhankelijk van of je binnen of buiten de wettelijke contour woont.

**Vraag:**

Waarom laten we buitenlandse staatsbedrijven het OV-busvervoer invullen? Wil de staatssecretaris ruimte geven aan provincies om weer zelf het OV in te kunnen vullen?

**Antwoord:**

In de Europese Unie is het verboden openbaar vervoer te verrichten zonder een daartoe verleende concessie. Ook buitenlandse bedrijven kunnen meedingen naar concessies. Voorwaarden daarvoor zijn vastgelegd in een Europese verordening en de Wet Personenvervoer2000.

Laçin C. SP

Op grond van nationale regelgeving is het provincies niet toegestaan zelf het OV in te vullen, er kan geen sprake zijn van het oprichten van een eigen vervoersbedrijf. In het AO ov, ov-chipkaart en taxi van 21 september jl. heb ik uw Kamer toegezegd een onderzoek te doen naar de effecten van marktwerking in het openbaar vervoer de afgelopen decennia. Ik zal uw Kamer voor het AO marktordening van 6 december a.s. het onderzoeksvoorstel doen toekomen.

**Vraag:**

De SP-fractie geeft aan dat de volksvertegenwoordiging, in dit geval de provincies, betrokken moeten worden bij besluitvorming over nieuwe dienstregelingen als hierdoor buslijnen opgeheven, samengevoegd of ingekort worden. Wat vindt de staatssecretaris van dit plan? Kan zij dit steunen en hoe kan dat worden vormgegeven?

Laçin C. SP

**Antwoord:**

De bevoegdheid tot het verlenen van concessie voor openbaar vervoer anders dan per trein ligt bij de gedeputeerde staten van de provincies. Provinciale Staten hebben via een toezichthoudende rol voldoende mogelijkheden om kaders mee te geven voor de concessies. Daarnaast voorziet de wet expliciet in het betrekken van consumentenorganisaties bij dit soort afwegingen. Ik zie geen aanleiding in deze verantwoordelijkheidsverdeling te treden.

**Vraag:**

Laçin C. SP

Welke maatregelen gaat het kabinet treffen om reizigers en ov-bedrijven te compenseren voor de BTW verhoging?



**Antwoord:**

De verhoging van het btw-tarief van maakt onderdeel uit van de hervormingen van het belastingstelsel zoals deze op Prinsjesdag is ingediend. Daarin kiest het kabinet voor het verlagen van de lasten op arbeid en het verhogen van de lasten op consumptie.

**Vraag:**

Milieu: lozingen van gen x en de verboden stof PFOA - o.a. door Chemours PFOA deze stof zou al 5 jaar niet meer gebruikt worden en wordt nog steeds in hoge concentraties op verschillende plekken in ons land aangetroffen. Zijn de bewindspersonen hiervan op de hoogte en weten zij waar het aanligt?

**Antwoord:**

Chemours heeft sinds oktober 2013 geen vergunning meer voor PFOA. PFOA is echter een zeer persistente stof die na emissie nog lange tijd in het milieu aanwezig blijft. Vandaar dat het mogelijk is dat de historische emissies nu nog steeds leiden tot lokaal verhoogde concentraties, bijvoorbeeld op plaatsen waar nauwelijks verdunning optreedt, zoals in slootjes en in de bodem rond emissiepunten. Juist deze effecten van persistente stoffen zijn aanleiding om tot een structurele aanpak van dit soort stoffen te komen (zoals genoemd in mijn brief van 5 juni jl. op Wereldmilieudag over milieurisico's en omgevingsveiligheid) waardoor we deze stoffen eerder in beeld krijgen. Hierdoor kunnen bevoegde gezagen in hun vergunningverlening rekening houden met deze effecten.

**Vraag:**

Hoe heeft de Minister het rapport van KIM over de toename van files (35% in 2023) geïnterpreteerd? Hoe wil de minister dit doemscenario voorkomen?

**Antwoord:**

Door de groei van de economie wordt We zien de economie weer groeien. Dat is op zich goed nieuws, maar daarmee wordt het drukker op de weg en nemen ook de files weer toe. Om dit op te vangen zijn we voortvarend aan de slag met een uitgebreid MIRT-programma. Zo worden er de komende jaren nog vele miljarden uitgegeven aan nieuwe projecten om de groei van de files te beperken. Tot 2030 wordt er nog ruim 1000 kilometer aan rijstroken aangelegd. Een aantal grote projecten zal pas na 2023 worden opengesteld zoals de A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. Bovenop het lopende MIRT-programma heeft het kabinet €2 mld extra beschikbaar gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur waarmee nieuwe projecten worden gestart zoals de A2 Deil – Den Bosch, A15 Papendrecht – Gorinchem en de A58 Breda - Tilburg. De effecten van deze nieuwe projecten zijn nog niet verwerkt in de cijfers van het KIM, want deze lopen tot 2023. Naast deze nieuwe projecten zet ik ook fors in op korte termijn maatregelen. Zo stel ik €100 mln beschikbaar voor de korte termijn file aanpak, maar ook bij projecten als de A2 Deil – Den Bosch heb ik met de regio afgesproken om ook op korte termijn maatregelen te nemen. Deze zijn inmiddels al in uitvoering.

**Vraag:**

Kan de onder uitputting van € 20 miljoen ook worden gebruikt bij amendementen (zoals voor Amelisweerd)?

**Antwoord:**

Nee, de onderuitputting van € 20 mln. staat als minregel op de begroting van IenW. Deze wordt in de periode tussen de najaarsnota en de slotwet

Laçin C. SP

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

gevuld met onderuitputting waarvan nu nog niet bekend is waar deze optreedt. Bij slotwet zal de autonoom opgetreden onderuitputting worden ingezet ter dekking van de minregel. De onderuitputting van € 20mln. kan derhalve geen dekkingsbron zijn voor amendementen.

**Vraag:**

Veilige parkeerplekken voor vrachtwagenchauffeurs om te rusten. Er moet een compleet overzicht komen. Hoe gaat minister dat realiseren?

**Antwoord:**

In het kader van de programmatische aanpak Goederencorridors is het bijgaande overzicht gemaakt van de 'witte vlekken' langs de goederencorridors; plaatsen waar behoefte is aan nieuwe, beveiligde truckparkings. Met de betrokken regio's maak ik in het Bestuurlijk Overleg MIRT concrete afspraken over de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van beveiligde truckparkings. Het Rijk en de betrokken provincies zullen bij de verdere ontwikkeling van dat netwerk een faciliterende rol vervullen. Het overzicht van 'witte vlekken' zal richtinggevend zijn bij de beoordeling van nieuwe locaties voor truckparkings.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

Hoe staat de minister tegenover helmplicht voor onder meer snorfietzers?

**Antwoord:**

Nog dit jaar zal ik u het Strategisch Plan Verkeersveiligheid toesturen dat samen met de andere overheden tot stand is gekomen. Ook zal ik u daarbij het Landelijk Actieplan doen toekomen, waarin ik maatregelen zal presenteren die ik samen met de minister van JenV en met maatschappelijke partners in gang ga zetten om de verkeersveiligheid te verbeteren. De andere overheden zullen daarnaast eigen regionale uitvoeringsplannen maken gebaseerd op een analyse van de risico's in hun regio. Ik zal u jaarlijks op de hoogte houden van de voortgang van de uitvoering van het SPV.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

Een benzineauto moet na 4 jaar een APK-keuring krijgen, een dieselauto na 3 jaar. Dit verschil vindt het CDA wonderlijk. Zou gebaseerd zijn op de aanname dat dieselauto's meer kilometers rijden. Kan de termijn voor diesel- en benzineauto's, voor een APK-keuring, gelijk worden getrokken namelijk 4 jaar?

**Antwoord:**

De belangrijkste reden dat dieselautos een jaar eerder APK moeten worden gekeurd dan benzineautos is inderdaad omdat dieselautos gemiddeld meer kilometers per jaar rijden (CBS cijfers). Hierdoor vindt er bij dieselautos in een jaar meer slijtage plaats aan bijvoorbeeld banden, remmen, ophanging, etc. Daarom is het gemaakte onderscheid tussen dieselauto's en benzine auto's goed te verdedigen. De EU richtlijn schrijft een frequentieregime voor, als de km stand als criterium zou gelden komt die daar bovenop. Bovendien is de uitvoerbaarheid en handhaving van een km criterium uiterst complex.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

We willen dat de effectiviteit van de educatieve maatregelen alcohol (EMA) wordt onderzocht. Is de EMA effectief, wat zijn de recidives, kan het beter en effectiever? Nu het alcoholslot niet meer kan zullen we de dronken rijders een halt moeten toeroepen.

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

**Antwoord:**

In 2019 zal het WODC de effectiviteit van de educatieve maatregel alcohol (EMA) onderzoeken, waarin zeker recidive wordt onderzocht. Daarnaast zal ik de ondergrens voor de maatregel onderzoek alcohol verlagen, zoals ik eerder heb toegezegd. IenW is in overleg met JenV hierover, het wordt meegenomen met de uitvoering van de verschillende maatregelen op gebied van alcohol uit de brief van 7 maart 2018. Hierdoor kunnen meer mensen ongeschikt worden verklaard om een auto te besturen totdat ze kunnen aantonen niet meer afhankelijk te zijn van alcohol. Naast bestuursrechtelijke maatregelen zijn er ook strafrechtelijke maatregelen alcohol en blijf ik de BOB-campagnes voortdurend vernieuwen.

**Vraag:**

Het lijkt erop alsof steeds meer mensen overstappen of overwegen op een hout- of pelletkachel. Dit kan voor mensen in de directe omgeving tot serieuze gezondheidsproblemen leiden. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij deze ontwikkeling ziet en wat zij wil gaan doen met de zorgen van mensen over deze ontwikkeling?

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

**Antwoord:**

Recent onderzoek van de Nederlandse Houtkachelbranche laat zien dat het aantal kachels afneemt en dat – voor zover de branche daar zicht op heeft - recent vooral schonere pelletkachels zijn verkocht. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland heeft op 17 september een kennisdocument gepubliceerd over de effecten van het stoken van hout en pellets. Dit rapport laat zien dat bij bepaalde weersomstandigheden in de directe woonomgeving tijdelijk hoge concentraties fijnstof kunnen voorkomen. Met goede voorlichting en een "stookalert" wil ik mensen bewust maken van het feit dat ze voor zichzelf en hun directe omgeving overlast veroorzaken door op die momenten waarbij de luchtverontreiniging blijft hangen toch te stoken. En daarmee wil ik het stoken op die momenten ontmoedigen. Samen met de minister van Economische Zaken en Klimaat kijk ik naar hoe dit vorm te geven in het beleid. Ik neem dit mee in de ontwikkeling van het Schone Luchtakkoord. EZK heeft mij laten weten de cijfers van RVO te betrekken bij de evaluatie van de ISDE-regeling in 2019 en te bezien welke optimalisaties er in dit licht mogelijk of nodig zijn.

**Vraag:**

Waar zijn de BDU-middelen aan besteed? Wil de minister dit onderzoeken?

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

**Antwoord:**

- De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam dienen de BDU-middelen in te zetten voor verkeers- en vervoersdoeleinden. Dit gaat in totaal over 900 miljoen.
- Hieruit worden investeringen zoals de Noord-Zuidlijn en Randstadrail gefinancierd en beheer en onderhoud van regionale OV-voorzieningen.
- De beide regio's bepalen zelf aan welke activiteiten zij de BDU-middelen willen besteden..

- De jaarrekeningen van de VRA en de MRDH zijn openbaar en daarmee dus ook voor de Tweede Kamer beschikbaar.
- Er is geen reden voor aanvullend onderzoek

**Vraag:**

Vraag over aangenomen motie van collega Sienot over betalen naar (auto) gebruik (aan de minister). Welke proeven worden voorbereid en wanneer kunnen we die verwachten? De voorbereiding tot nu toe was summier, terwijl partijen wel wat verwachten.

**Antwoord:**

Ik ben met de mobiliteitsalliantie de mogelijkheden aan het verkennen om invulling te geven aan de ambitie in het regeerakkoord om pilots uit te voeren met alternatieve vormen van betaling en alternatieve wijzen van vervoer. Zodra dit tot afspraken over pilots leidt wordt uw Kamer geïnformeerd.

Paternotte  
J.M. D66

Zoals ik onlangs in mijn brief over smart mobility al schreef zijn er veel ontwikkelingen in de markt die het makkelijker maken om verschillende vervoersmiddelen, ritten of laadruimte te delen. Ik volg deze ontwikkelingen en mogelijkheden op de voet, omdat deelconcepten kunnen bijdragen aan een sneller en duurzamer vervoer. Komende maanden zal ik deze Smart Mobility agenda samen met de regio's verder concretiseren en daarin neem ik deze ontwikkelingen mee. Een en ander sluit ook aan bij de pilots die ik met regionale [partners ben gestart met betrekking tot 'mobility as a service' (MAAS). U bent hierover voor de zomer ingelicht met een kamerbrief (31305, nr. 260). Smart Mobility agenda samen met de regio's verder concretiseren en daarin neem ik deze ontwikkelingen mee. Een en ander sluit ook aan bij de pilots die ik met regionale [partners ben gestart met betrekking tot 'mobility as a service' (MAAS). U bent hierover voor de zomer ingelicht met een kamerbrief (31305, nr. 260).

**Vraag:**

Geen volwaardige ring Utrecht (NRU) Provincie en de stad Utrecht hebben een plan van eisen opgesteld om met de aanleg van de noordelijke randweg Utrecht niet alleen de doorstroming te verbeteren rondom Utrecht, maar ook de leefomgeving van het omliggende gebied sterk te verbeteren. Beide partijen willen fors investeren in dit plan €29 mln. En met een bescheiden bijdrage van het Kabinet wordt de afspraak in het RA versterkt en kunnen zowel de doorstroming als de leefomgeving ter plaatse sterk verbeterd worden. Graag een reactie van de Minister !!

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

U vraagt naar de wens van de gemeente met betrekking tot de NRU. Ik heb u over mijn standpunt over de NRU geïnformeerd met mijn brief met antwoorden op de kamervragen van de leden Sienot (D66) en Von Martels (CDA) . Het gesprek met de kamer hierover voer ik graag tijdens het notaoverleg MIRT.

**Vraag:**

Zou onze minister het initiatief kunnen nemen voor een bespreking van accijnsheffing op kerosine door middel van een aanpassing van het Verdrag van Chicago?

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

Het Verdrag van Chicago is ook in de huidige vorm geen beletsel voor een land om accijns te heffen op vliegtuigbrandstof die in dat land wordt getankt. Het Verdrag bevat alleen maar (in artikel 24 a) een accijnsvrijstelling die bij aankomst in een land al aan boord is.

Het echte beletsel vormt de bilaterale luchtvaartverdragen en voor wat betreft Europa ook nog de Europese richtlijn energiebelastingen. In vrijwel alle bilaterale luchtvaartverdragen overal ter wereld is een verplichte accijnsvrijstelling opgenomen. Die kan Nederland niet eenzijdig wijzigen. Heel veel landen zullen niet bereid zijn die vrijstelling uit de bilaterale verdragen te schrappen vanwege zorg over het level playing field en de mogelijkheden om de accijnsheffing te ontwijken door elders te tanken.

Ook de Europese richtlijn energiebelastingen kent een verplichte vrijstelling voor vliegtuigbrandstof. Aanpassing van die EU richtlijn vereist unanimiteit en is binnen afzienbare tijd daarom lastig te realiseren.

Deze Europese richtlijn biedt wel de optie dat EU lidstaten onderling bilaterale verdragen sluiten die accijnsheffing mogelijk kunnen maken, maar geen enkele EU lidstaat heeft hiervan gebruik gemaakt. Ook hierbij zijn er bezwaren te noemen als aantasting van het level playing field binnen de EU, en wellicht het uitwijken voor tanken naar elders. Ook kunnen luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU hierbij niet worden belast.

Kortom, om accijns op brandstof voor internationale vluchten in te voeren zijn er door bilaterale en EU verdragen de nodige hinderpalen. Internationaal moet verder gewerkt worden om draagvlak voor aanpassing te creëren. Dit is niet op korte termijn te realiseren.

Niettemin blijft het kabinet werken aan coördinatie en harmonisatie in Europees verband en zal het kabinet hier draagvlak voor proberen te vinden bij andere EU lidstaten.

Het kabinet is voornemens hiertoe een EU conferentie over het belasten van vliegverkeer te organiseren in de eerste helft van 2019.

Zoals ik eerder heb aangegeven werkt de staatssecretaris van Financiën samen met de minister van EZK en mij aan de vormgeving van de in het regeerakkoord voorgenomen nationale belasting op luchtvaart, waarmee de beprijzing van de luchtvaart wel op afzienbare termijn kan worden vormgegeven.

**Vraag:**

Kunnen we aangeven hoe de inkomsten vanuit de MAUT geïnvesteerd worden in de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en de verduurzaming van de sector.

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

In het beleidskader dat ik binnenkort naar uw Kamer wil sturen, zal ik aangeven hoe de opbrengsten worden teruggesluisd door verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's en door gelden voor innovatie en verduurzaming van de sector beschikbaar te stellen.

**Vraag:**

Het luchtvaartbegeleidingssysteem komt aan het einde van z'n levensduur. Wie is er verantwoordelijk voor de vervanging? Wie betaalt hiervoor? Wanneer staat dit gepland?

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

Vervanging van het huidige luchtverkeersleidingsysteem, omdat dit onvoldoende geschikt is voor toekomstige Europese luchtvaartseisen, gebeurt door en onder verantwoordelijkheid van LVNL. De geplande ingebruikname van het nieuwe systeem (iCAS) is eind 2021. Financiering van deze systeemvervanging gebeurt op dezelfde wijze als waarop investeringen in luchtverkeersdienstverlening normaliter plaatsvinden. Dat wil zeggen via verwerking in de luchtverkeersleidingstarieven, te betalen door de luchtruimgebruikers. In geval van iCAS is tevens sprake van een aanzienlijke EU subsidie (74 mln.) en van een bijdrage vanuit het ministerie van Defensie (14 mln.). Dit laatste vanwege het feit dat

ook Defensie gebruik zal maken van iCAS, waardoor specifieke functies in dit systeem ingebouwd moeten worden.

**Vraag:**

Kan de minister al aangeven hoe de opbrengst van de vrachtwagenheffing wordt aangewend? Hoe verloopt het overleg met de sector? Wat is de link met het Klimaatakkoord?

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

In het beleidskader vrachtwagenheffing zal ik aangeven hoe de opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden aangewend. Ik heb hiervoor constructief overleg gevoerd met de sectorpartijen, wat heeft geleid tot het in kaart brengen van bestedingsrichtingen van de middelen voor innovatie en verduurzaming. De middelen voor verduurzaming kunnen bijdragen aan de doelen van het Klimaatakkoord.

**Vraag:**

Kunnen we nu ook zien hoe de fiets terugkomt in het brede infrastructuurbeleid, oftewel bij de afweging ten opzichte van andere projecten?

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

Ja, uw Kamer heeft hierover de motie Jetten aangenomen. In mijn Kamerbrief van 12 juni jl. heb ik aangegeven hoe ik invulling geef aan deze motie. Dat doe ik bij onder andere door fiets mee te nemen in de verschillende MIRT-verkenningen. Ook bij planstudie projecten en groot onderhoud wordt de fiets meegenomen, bijvoorbeeld A4 N14 Haaglanden en bij de Heinenoordtunnel.

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid een prijsvergelijker in te zetten? De elektrische auto komt er vaak beter uit qua prijs ten opzichte van de dieselauto.

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

Ja, ik ben bereid in het kader van het klimaatakkoord hierover het gesprek te voeren met de sector.

**Vraag:**

Wil de staatssecretaris samen met de taxibranche een Green Deal zero-emissie taxivervoer oppakken?

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

Duurzame mobiliteit is van groot belang, zeker voor taxi's, die veel kilometers rijden in stadscentra. Zoals ik tijdens het AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi van 20 september jl. heb aangegeven, ben ik op dit moment samen met gemeenten en de branche aan het verkennen hoe de verduurzaming van straattaxi's kan worden versneld.

**Vraag:**

Kunt u aangeven waar mogelijkheden liggen voor bouwen boven het spoor? (vooral op locaties met huisvestingsproblematiek en hoge huizenprijzen).

Paternotte  
J.M. D66

**Antwoord:**

- Mogelijkheden voor bouwen boven het spoor is zeer locatie specifiek en daarmee in eerste instantie een gemeentelijke aangelegenheid.
- Het blijkt in de praktijk zeer complex, omdat gekeken moeten worden naar aspecten als geluid, externe veiligheid, trillingen en evt. bouwkundige samenhang.
- In de praktijk is tot nu toe zeer terughoudend omgegaan met bouwen van woningen boven het spoor.

**Vraag:**

Vraag aan de Minister om voor Lelystad Airport 'van uitstel', afstel te maken. Hoe eerder, hoe beter.

Raan L. van PvdD

**Antwoord:**

Dat ben ik niet met u eens. Het kabinet is voorstander van opening van Lelystad Airport en hecht aan het doorlopen van een zorgvuldig proces. Ik verwijs naar mijn brief van 21 februari 2018.

**Vraag:**

Hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie van CU, D66, SP, GL en PvdA die "hinder" breder definieert dan alleen geluidshinder?

Raan L. van PvdD

**Antwoord:**

Met de uitvoering van de motie over het breder definiëren van hinder ben ik bezig. Ik hoop u hierover in het eerste kwartaal van 2019 nader te informeren.

**Vraag:**

Kan de Minister precies uitleggen welke bevoegdheden er worden "afgepakt" van Nederland en Europa door akkoord te blijven gaan met CORSIA?

Raan L. van PvdD

**Antwoord:**

Door in te stemmen met de uitvoeringsregels van CORSIA worden geen bevoegdheden uit handen gegeven. De competenties op dit terrein liggen primair bij de EU, wat betekent dat EU-beleid hier leidend is. Hoe vanaf 2021 aan EU ETS en CORSIA toepassing wordt gegeven zal de komende tijd binnen Europa onderwerp van gesprek zijn. Het op 1 december as. aan ICAO melden van afwijkingen tussen EU ETS en CORSIA heeft vooral betrekking op de regels voor monitoren, rapporteren en verifiëren van CO2-emissies. Kortom, het gaat hier over de implementatie.

**Vraag:**

Wil de minister het Decisio rapport over de MKBA de prullebak in doen, of repareren met een 1,5 graad krimpscenario?

Raan L. van PvdD

**Antwoord:**

De Verkennde MKBA is uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie en is reeds afgerond. Ik wil graag nogmaals het verkennend karakter benadrukken. Het betreft geen MKBA voor een formeel beslismoment. In de studie staan een aantal externe effecten op PM. Daarmee wordt aangegeven dat deze effecten bestaan, maar dat ze moeilijk waardeerbaar zijn. Sommige van deze effecten hebben een positief effect en anderen een negatief effect op het MKBA saldo. Voor de waardering van CO2-uitstoot is, mede gezien het verkennende

karakter van deze MKBA gebruik gemaakt van een vereenvoudigde benadering.  
In het kader van Luchtvaartnota zal ik alle relevante effecten in beeld brengen, inclusief klimaateffecten, zoals de uitstoot van CO2.

**Vraag:**

Stoffer SGP Kan het kabinet zorg dragen voor een snelle invoering van een stevige vliegbelasting.

**Antwoord:**

Zie antwoord op de vraag van mevrouw Kröger over de tickettaks.

**Vraag:**

Stoffer SGP Het Kabinet schuift een brede kilometerheffing weg. Hoe lang nog?

**Antwoord:**

Het kabinet voert, conform het regeerakkoord, een vrachtwagenheffing in. Er zijn geen plannen voor een vorm van rekening rijden voor alle verkeer.

**Vraag:**

Stoffer SGP De Algemene Rekenkamer geeft aan dat het volume aan uitgesteld infra-onderhoud ten aanzien van de binnenvaart harder groeit dan het beschikbare onderhoudsbudget, met alle risico's die dit meebrengt. Onderkent de minister dit en hoe zou zij dit in de nabije toekomst willen voorkomen?

**Antwoord:**

Stoffer SGP Uitgesteld onderhoud is een onderdeel van onze werkwijze, omdat er in veel gevallen mogelijkheden zijn om werkzaamheden te combineren met andere onderhouds- en aanlegmaatregelen, waardoor een deel later wordt uitgevoerd. Dit betekent dat efficiënter en met minder hinder wordt gewerkt.  
Wanneer onderhoud wordt uitgesteld door onvoorziene tegenvallers en verstoringen die met hoge urgentie moeten worden ingepast, is sprake van ongepland uitgesteld onderhoud.  
Uitgangspunt is dat infrastructuur blijft voldoen aan geldende veiligheidsnormen en prestatieafspraken.  
Daarvoor is tot en met 2021 voldoende budget beschikbaar.  
Voor de periode na 2021 voorzie ik een spanning in de budgetbehoefte en het gereserveerde budget in de begroting.  
Daarvoor heb ik al wel een reservering getroffen.  
Daarbij zal ik zoals toegezegd het volume van het uitgesteld onderhoud monitoren.  
Op basis daarvan zie ik of en hoe er tot een norm voor uitgesteld onderhoud gekomen kan worden.  
Ik beoordeel of ik blijf voldoen aan de afgesproken prestaties en zo nodig maak ik in aanloop naar een nieuw prestatiecontract met RWS keuzes om budget, prestaties en risico's ook in de toekomst in balans te laten zijn.

**Vraag:**

Stoffer SGP Er zijn klachten van schippers over achterstallig onderhoud van vaarwegen, bruggen en sluisen. Werden/worden deze meldingen zoveel mogelijk opgepakt?

**Antwoord:**

Ik neem klachten altijd serieus. Rijkswaterstaat houdt nauw contact met de belangenorganisaties voor de scheepvaart over storingen en



bediening op sluizen, om zo met elkaar vinger aan de pols te houden. Uitgangspunt is dat infrastructuur blijft voldoen aan geldende veiligheidsnormen en prestatieafspraken. Rijkswaterstaat zit er bovenop om storingen en beperkingen tot een minimum te beperken. Op basis van inspecties wordt onderhoud soms wel uitgesteld of gecombineerd met andere onderhouds- en aanlegwerkzaamheden als dat voordelen oplevert.

**Vraag:**

De minister trekt eenmalig 50 miljoen uit voor de verbetering van de veiligheid van N-wegen, waarvan 25 miljoen voor provinciale wegen. Wat ons betreft moet er nog meer gebeuren en daarom is een amendement ingediend om er ook nu nog 10 miljoen bij te doen. De dekking kan worden gevonden in de meeropbrengsten van het Eurovignet, we horen graag wat de minister daarvan vindt. Wij pleiten voor een structurele regeling en aanpak.

**Antwoord:**

Stoffer                      SGP                      In het Regeerakkoord staat dat we samen met de provincies investeren in veilige weginrichting, met name bij N-wegen. Ik heb daarom als bijzondere impuls op de reguliere financieringsstromen tussen Rijk en provincies €25 mln aanvullend beschikbaar gesteld voor de verkeersveiligheid op provinciale N-wegen in de vorm van 25% cofinanciering. Ik ben nog met de provincies afspraken aan het maken over de invulling van deze bijzondere impuls. Daar wil ik nu eerst mee aan de slag. Bovendien sluit de besteding aan provinciale wegen niet aan bij de voorgestelde dekking uit de meeropbrengsten van het Eurovignet, die zijn opgebracht door de goederensector.

**Vraag:**

Wanneer zorgt de minister voor erkenning van het meten aan de pijp, zodat het in de scheepscertificaten opgenomen kan worden?

**Antwoord:**

Stoffer                      SGP                      Op dit moment bestaan er geen internationale normen voor uitstoot voor bestaande motoren. Om tot deze normen te komen is in Nederland met enkele partijen een Green Deal Cobald gesloten. Op grond van deze Green Deal wordt daadwerkelijk gemeten aan de pijp. In het kader van deze green deal is een onderzoek gestart waarvan de resultaten binnenkort beschikbaar zijn. Deze resultaten zullen betrokken worden in het internationaal overleg om tot internationale normen te komen en deze in wetgeving vast te leggen. Zonder internationale wetgeving kan het uitstootniveau niet in het scheepscertificaat worden opgenomen.

**Vraag:**

Stoffer                      SGP                      Opruimkosten voor onschuldige grondeigenaren voor dumpingen van drugsafval. De regeling voor vergoeding van deze kosten is afgelopen. Verschillende ministeries zijn met provincies in overleg over opvolging van deze regeling. Mag ik ervan uitgaan dat het overleg niet gaat over de vraag óf er een vergoeding moet komen, maar over de vraag hoe het geregeld gaat worden?

**Antwoord:**

- Een interbestuurlijke werkgroep verkent op verzoek van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB) de financiële en juridische

mogelijkheden voor een duurzame financieringsoplossing van provincies en gemeenten. Het doel is dus om inderdaad tot een oplossing te komen.

- De werkgroep staat onder leiding van het IPO en is samengesteld uit vertegenwoordigers van VNG/P-10 gemeenten (het samenwerkingsverband van grote plattelandsgemeenten), provincies/IPO, het OM, de politie, de UvW en diverse ministeries.
- In het voorjaar 2019 zal deze werkgroep haar voorstel gereed hebben en voorleggen aan het Bestuurlijk Omgevingsberaad.

**Vraag:**

Hebben de bewindslieden in beeld wat de milieudruk van hennepkwekerijen, drugslabs en drugsimport is?

**Antwoord:**

De productie, handel en dumping van synthetische drugs vormen een illegale activiteit.

Stoffer SGP

- Aangezien dit een illegale activiteit betreft, is er geen inzicht in de totale milieudruk en andere ondermijnende gevolgen van drugsproductie en -import voor de samenleving.
- Het drugsbeleid is primair een beleidsverantwoordelijkheid van de minister van JenV. Daarnaast zijn ook VWS en BZK hierbij betrokken.
- Voor nadere informatie over het drugsbeleid en de consequenties daarvan, verwijs ik u naar de verantwoordelijke bewindspersonen.

**Vraag:**

Motie landelijk fonds voor eigenaren die asbestsanering niet kunnen betalen. Zijn de bewindspersonen bereid hier voldoende geld voor uit te trekken, zodat dit fonds daadwerkelijk en met genoeg vuurkracht van de grond kan komen? Wat is de dekking van het fonds?

**Antwoord:**

De aangenomen motie Ziengs / Von Martels vraagt om hiertoe in overleg met Stichting SVn en decentrale overheden te komen tot een landelijk dekkend fonds. In het debat over de asbestdakenwetgeving op 10 oktober 2018 hebben wij al geconstateerd dat we na de aanjaagsubsidie uit de beginperiode, nu over moeten gaan op andere financieringsvormen zoals bijvoorbeeld fondsvorming waar o.a. minder draagkrachtigen mee geholpen zijn. De aangenomen motie Ziengs / Von Martels vraagt om hiertoe in overleg met de Stichting SVn en decentrale overheden te komen tot een landelijk dekkend fonds. Dit overleg heb ik in gang gezet. Eerder heb ik u toegezegd begin 2019 te informeren over deze motie en over de aanvullende maatregelen (en de financiering door betrokken partijen) die worden genomen om het saneren van asbestdaken te blijven versnellen.

Stoffer SGP

**Vraag:**

Voor veel automobilisten is het openbaar vervoer nog geen serieus alternatief, onder meer vanwege het dure treinkaartje. Een BTW vrijstelling op treinkaartjes zou een goede stimulans zijn, de Europese BTW richtlijn biedt daar op dit moment echter geen ruimte voor. Wil de staatssecretaris dit in Brussel aankaarten?

Stoffer SGP

**Antwoord:**

Het kunnen hanteren van een nultarief voor btw is geen specifiek ov-

onderwerp, maar een breed onderwerp in Europees verband.

De btw-verhoging maakt deel uit van de hervorming van het belastingstelsel en zit daarmee in de context van een breder pakket aan inkomsten en keuzes. Het gesprek daarover is aan de staatssecretaris van Financiën. Dit wordt behandeld in het kader van het belastingplan dat uw Kamer binnenkort bespreekt.

- **Vraag:**

Hoe zit het met 2 miljard meerkosten ERTMS? Kunnen wij de 2 miljard euro verwachte meerkosten ERTMS niet beter op zak houden voor veiligere wegen en minder filedruk?

**Antwoord:**

ERTMS is nodig om in de toekomst op een veilige en betrouwbare manier treinen hoogfrequent en sneller te laten rijden.

- Het is daarom niet verstandig om die middelen elders voor te gebruiken.
- In aanvulling op de al beschikbare middelen voor de treinbeveiliging en de middelen die gekoppeld zijn aan de programmabeslissing ERTMS, verwacht ProRail dat vanaf 2030 een orde-grootte bedrag van 100 miljoen euro per jaar nodig is voor de landelijke uitrol tot 2050. Dit bedrag is een eerste indicatie.
- De uitrol van ERTMS strekt zich uit over een zeer lange termijn. De precieze omvang zal mede afhangen van de uitrolsnelheid, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijsvorming zich ontwikkelt in de markt voor ERTMS.
- De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse laat zien dat de komende jaren sprake is van een substantiële toename van het vervoer over de weg en in het OV. Dit vraagt dan ook investeringen in beide modaliteiten.

Stoffer           SGP

**Vraag:**

Bij dumping van asbest wordt grondeigenaren eenzelfde kostenpost voor opruimkosten in de maag gesplitst als bij drugsafval. Nemen de bewindspersonen dit ook mee in de gesprekken (o.a. over voortzetting vergoedingsregeling) met de provincies?

**Antwoord:**

Stoffer           SGP

- Een interbestuurlijke werkgroep van provincies, gemeenten, UvW, Openbaar Ministerie, politie en diverse ministeries richt zich op het vinden van een duurzame financieringsoplossing specifiek voor de illegale drugsdumpingen. Uiteraard wordt er gekeken naar de financiering daarvan door de meest betrokken partijen, alsmede naar de analogie met andere illegale dumpingen (zoals asbest waarbij geen sprake is van een rijksbijdrage).
- Deze werkgroep staat onder leiding van IPO en zal in voorjaar 2019 haar voorstel opleveren.

**Vraag:**

Teunissen       PvdD

Waarom wordt er nog meer steeds zoveel geïnvesteerd in asfalt?

**Antwoord:**

De investeringen in wegen dragen bij aan de mobiliteitsopgave. Het

Kennisinstituut voor Mobiliteit heeft in Het Mobiliteitsbeeld 2017 aangegeven dat de aanleg van extra rijstroken en de aanleg van nieuwe wegen hebben geleid tot 52% minder reistijdverlies in de periode 2005-2017.

**Vraag:**

Wil de minister zorgen dat vegetarisch de sociale norm binnen haar ministerie wordt?

Teunissen PvdD

**Antwoord:**

Het moet net zo makkelijk te zijn om vegetarisch te eten als om voor vlees of vis te kiezen. Daarbij gaat er aandacht naar duurzaam inkopen. Ik vind het belangrijk dat mensen zelf de keuze hier in kunnen maken zonder onnodige drempels.

**Vraag:**

Bescherming omwonenden tegen landbouwgif. Heeft het bezoek van de Staatssecretaris aan de Stichting Bolleboos als plaatsgevonden? En zo ja, wat heeft de Staatssecretaris uit dit bezoek meegenomen?

Teunissen PvdD

**Antwoord:**

Nee, nog niet. Er zal nog een gesprek plaats vinden en bij voorkeur zullen daarin de resultaten worden meegenomen van het Blootstellingsonderzoek omwonenden door het RIVM. Dit onderzoek heeft enige vertraging opgelopen en zal ik u, mede namens de minister LNV, in het voorjaar aanbieden.

**Vraag:**

Door het verhogen van de prijs van een treinkaartje wordt autogebruik gestimuleerd. Het btw-tarief zou niet moeten worden verhoogd, maar verlaagd tot het nultarief. Graag een reactie.

Teunissen PvdD

**Antwoord:**

De verhoging van het lage btw-tarief maakt integraal onderdeel uit van de hervorming van het belastingstelsel. Dit wordt in een ander verband besproken.

**Vraag:**

Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat a.g.v. de verhoging van de verplichte bijmenging van biobrandstoffen nog veel meer niet-duurzame brandstoffen in de tank verdwijnen? Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat dit ten koste gaat van eco-systemen, bodem of de beschikbaarheid van voedsel? Gaat de Staatssecretaris de discussie aan voor de afronding van de Klimaattafel?

Teunissen PvdD

**Antwoord:**

Alle biobrandstoffen die in het Nederlandse vervoer gebruikt worden moeten voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria, waaronder de bescherming van biodiversiteit. In de EU geldt een limiet voor biobrandstoffen gemaakt van voedsel- en voedergewassen van 7%. In Nederland geldt in 2020 een limiet van 5%. Nederland stimuleert dat de doelstellingen vooral behaald worden met de inzet van geavanceerde biobrandstoffen (biobrandstoffen van afval en residuen). Met de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (post 2020) wil ik sturen op brandstoffen die netto een positieve bijdrage leveren aan de klimaatopgave.

Teunissen PvdD

**Vraag:**

Het kabinet trekt 200 miljoen uit voor de sanering van varkenshouderijen in Noord-Brabant omdat de overlast voor omwonenden daar te groot is. Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat er opnieuw overlast ontstaat en er opnieuw voor honderden miljoenen gesaneerd moet worden? Gaat ze de milieuwetgeving nu aanscherpen?

**Antwoord:**

Zoals in het Regeerakkoord is aangegeven, zijn we het laatste decennium in Nederland geconfronteerd met gezondheids- en leefomgevingsrisico's in gebieden met een zeer hoge veedichtheid. In samenspraak met de sector, de betreffende provincies en de gemeenten heeft de minister van LNV een Hoofdlijnenakkoord gesloten over een warme sanering van de varkenshouderij in belaste gebieden. Hiervoor is € 160 miljoen gereserveerd, waarvan € 120 miljoen voor een beëindigingsregeling voor varkensbedrijven die geuroverlast veroorzaken voor omwonenden. Daarnaast is € 40 miljoen gereserveerd voor innovaties en investeringen in nieuwe brongerichte emissiearme varkensstallen. Nieuwe geuroverlast wordt enerzijds voorkomen door geurnormen voor nieuwvestiging, anderzijds doordat onlangs de geurrendementen voor combiluchtwassers zijn aangepast. Daarnaast heb ik de Commissie Biesheuvel ingesteld, die mij zal adviseren over een robuuster geurbeleid op de langere termijn. De commissie zal in december/januari met haar rapport komen.

**Vraag:**

Circulaire Economie. Kan de staatssecretaris aangeven hoe het staat met de uitvoering van de twee aangenomen moties (in het kader van de 'Europese strategie'). 1) verzoek om heldere productieafspraken gericht op het reduceren van het aandeel plastics, en 2) verzoek om verhoging van het verplichte aandeel recycalaat. Zijn er al concrete afspraken over deze twee moties ?

**Antwoord:**

Teunissen PvdD

Ik neem het verzoek om heldere productieafspraken gericht op het reduceren van het aandeel plastics te maken mee in het kader van het Plastic Pact. Ook een verhoging van het aandeel recycalaat in nieuwe producten is onderdeel van de afspraken die ik maak met bedrijven in het kader van ditzelfde Plastic Pact. Of we tot een verplicht aandeel recycalaat in nieuwe producten moeten komen, is onderdeel van de triloog beraadslagingen tussen Europese Commissie, Europees Parlement en de Europese Raad. Het Europees Parlement stelt voor om te komen tot een verplicht percentage van 35% recycalaat in plastic flessen. Hier sta ik positief tegenover.

**Vraag:**

ERTMS Kan de staatssecretaris iets zeggen over de kosten die voorzien zijn in de jaren na 2030?

**Antwoord:**

Ziengs, E. VVD

- Met de programmabeslissing ERTMS investeren we niet alleen in het ombouwen van de eerste zeven corridors naar beveiliging met ERTMS, maar bijvoorbeeld ook in het ombouwen van treinen, opleiden personeel en een proefbaanvak.
- In mijn brief bij de negende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk II, 2018/19, 33 652, nr. 63) gaf ik aan dat ProRail verwacht dat vanaf 2030 een ordegruote bedrag van 100 miljoen euro per jaar nodig is voor de landelijke uitrol tot 2050 in aanvulling

op de al beschikbare middelen voor de treinbeveiliging en de middelen die gekoppeld zijn aan de programmabeslissing ERTMS.

- Dit bedrag is een eerste indicatie. De uitrol van ERTMS strekt zich uit over een zeer lange termijn. De precieze omvang zal mede afhangen van de uitrolsnelheid, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijsvorming zich ontwikkelt in de markt voor ERTMS.

**Vraag:**

Graag een reactie van de staatssecretaris hoe de versnelling van de asbestsanering niet stagneert, nu de subsidiepot opraaft. Daarbij moet gedacht worden aan andere oplossingen dan het bijvullen van de subsidiepot.

**Antwoord:**

Ziengs, E.      VVD

Inderdaad is een belangrijke uitdaging het tempo van asbestdakensanering vast te houden en zelfs nog verder op te hogen. In het debat over de asbestdakenwetgeving op 10 oktober 2018 hebben wij al geconstateerd dat we na de aanjaagsubsidie uit de beginperiode, nu over moeten gaan op andere financieringsvormen zoals bijvoorbeeld fondsvorming waar o.a. minder draagkrachtigen mee geholpen zijn. De aangenomen motie Ziengs / Von Martels vraagt om hiertoe in overleg met de Stichting SVn en decentrale overheden te komen tot een landelijk dekkend fonds. Dit overleg heb ik in gang gezet. Eerder heb ik u toegezegd begin 2019 te informeren over deze motie en over de aanvullende maatregelen (en de financiering door betrokken partijen) die worden genomen om het saneren van asbestdaken te blijven versnellen.

• **Vraag:**

Graag wil ik van de staatssecretaris weten hoe zij de regie houdt op deze problematiek (gedumpt chemisch (drugs)afval) en op welke wijze zij denkt dit probleem aan te gaan pakken.

**Antwoord:**

Ziengs, E.      VVD

- Ik begrijp de zorgen over de dumping van drugschemicaliën. Het onderwerp heeft zeker de aandacht van het kabinet.
- Vanuit de IenW begroting is voor een periode van drie jaar, op grond van een amendement bij de begroting in 2015, geld beschikbaar gesteld voor de opruimkosten van drugsafval.
- De minister van BZK heeft toegezegd om voor de begrotingsbehandeling van JenV de Kamer schriftelijk te informeren over de financiering van de opruimkosten en de onderbesteding in vorige jaren.
- De aanpak van de minister van JenV richt zich op het voorkomen van dumpingen van drugsafval door het aanpakken van de productie van drugs. Hierbij wordt ingezet op een integrale aanpak van drugscriminaliteit en georganiseerde, ondermijnende criminaliteit.
- Daarnaast verkent een interbestuurlijke werkgroep op verzoek van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB) de financiële en juridische mogelijkheden voor een duurzame financieringsoplossing van provincies en gemeenten. Het doel is dus om inderdaad tot een oplossing te komen.
- De werkgroep staat onder leiding van het IPO en is samengesteld uit vertegenwoordigers van VNG/P-10 gemeenten (het samenwerkingsverband van grote plattelandsgemeenten), provincies/IPO, het OM, de politie, de UvW en diverse ministeries.
- In het voorjaar 2019 zal deze werkgroep haar voorstel gereed hebben en voorleggen aan het Bestuurlijk Omgevingsberaad.

**Vraag:**

Wil de staatssecretaris in de IBO luchtkwaliteit maatregelen afzonderlijk onderzoeken om te kijken naar kosteneffectieve verbetering luchtkwaliteit

**Antwoord:**

Voor het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) is reeds opdracht gegeven door het kabinet. Een werkgroep is verzocht antwoord te geven op drie onderzoeksvragen:

Ziengs, E. VVD

1. Wat is de meest kosteneffectieve en doelmatige set aan maatregelen om luchtkwaliteit (blijvend) te verbeteren?
2. Hoe wordt gezondheidswinst meegenomen in het luchtkwaliteitsbeleid? Hoe effectief en efficiënt is dat?
3. Kan de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking tussen en binnen de verschillende overheden efficiënter en doelmatiger worden ingevuld?

De hoofdvragen en deelvragen kunt u ook lezen in de taakopdracht die als bijlage van de Miljoenennota 2019 aan uw Kamer is gestuurd. Een onafhankelijke werkgroep werkt het IBO-onderzoek momenteel uit. Het IBO-rapport wordt, voorzien van een kabinetsreactie, na afronding van het onderzoek aan uw Kamer gestuurd. De uitkomsten van het IBO betrek ik bij het Schone Lucht akkoord.

**Vraag:**

KNMI voorgestelde stijging uurtarief. Is hier ook gekeken naar prijzen die gehanteerd worden in vergelijkbare bedrijven en is er een zogenaamde benchmark gedaan? Wat is de reden dat er zo enorm is ingeboet op het eigen vermogen waardoor het nu op nul staat?

**Antwoord:**

Over het jaar 2017 heeft het KNMI een negatief saldo baten en lasten gerealiseerd, onder andere als gevolg van een stijging van de overheadkosten (ICT). In lijn met de regeling agentschappen is het negatieve saldo ten laste gebracht van het eigen vermogen, en daarmee is het eigen vermogen gedaald naar nihil. Hierover heb ik u geïnformeerd in het jaarverslag 2017.

Ziengs, E. VVD

In de begroting 2019 is het programma Basale Dienstverlening verwerkt, waarmee wordt beoogd toekomstige verliezen bij het KNMI te voorkomen. Als onderdeel van dit programma wordt het eigen vermogen van het KNMI behoedzaam aangevuld met € 0,3 miljoen per jaar tot en met 2023 tot een bedrag van € 1,8 miljoen.

De in de begroting opgenomen stijging van de tarieven wordt met name veroorzaakt door een stijging van de overheadkosten. In 2017 is een benchmark gedaan naar de omvang van de overheadkosten. Deze zijn niet afwijkend ten opzichte van vergelijkbare bedrijven in de markt.

**Vraag:**

Ik wil van de staatssecretaris weten hoe zij aankijkt tegen een permanent OV verbod voor agressieve reizigers.

**Antwoord:**

Ziengs, E. VVD

Iedereen die met het ov reist of in het ov werkt moet zich veilig kunnen voelen. Agressiviteit in het OV is onacceptabel. Vervoerders kunnen een reisverbod opleggen, op basis van een richtlijn van het OM. Daarbij moet het recht van de betrokkene om zich vrijelijk van A naar B te bewegen in acht worden genomen. Een reisverbod geldt daarom altijd op een bepaald traject voor een bepaalde duur en afstand.

