

Vergaderjaar 2014–2015

34 085 XII

Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 december 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 4 december 2014 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 11 december 2014 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

1. Kunt u een overzicht geven van alle uitgaven vanuit de begroting van uw ministerie op de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba)?
2. Kunt u een lijst geven van alle mee- en tegenvallers met betrekking tot de uitgaven vanuit de begroting van uw ministerie op de BES-eilanden in 2014?

Antwoord op vragen 1 en 2:

In bijlage 4.3 Overzicht rijksuitgaven Caribisch Nederland van de ontwerpbegroting 2015 van het BES-fonds is een overzicht opgenomen van alle uitgaven vanuit de begrotingen van het Ministerie van IenM. Sinds de ontwerpbegroting 2015 zijn de begrote uitgaven van artikelen 13, 14 en 21 neerwaarts bijgesteld.

Op artikel 13 wordt de slotbetaling voor de rioolwaterzuiveringsinstallatie pas in 2015 betaald, als het project is afgerond. Voor eventuele vragen naar aanleiding van het op orde brengen van de drinkwatervoorziening was een opdrachtenbudget gereserveerd. Omdat het budget voor het op orde brengen van de zoetwatervoorziening pas eind november 2014 voor Saba beschikbaar is gekomen, konden geen aanvullende onderzoeksvragen hierover worden gesteld. Deze ontwikkelingen hebben een kasvertraging als gevolg.

Op artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid zijn de uitgaven voor 2014 van € 1,2 mln naar 0 teruggebracht. De oorspronkelijk gereserveerde middelen voor een lening aan Saba worden niet in 2014 overgedragen in afwachting van besluitvorming in de ministerraad in de lente van 2015. Er is hier sprake van een vertraging.

Op artikel 21 Duurzaamheid zijn uitgaven gedaan ter grootte van € 2,3 mln. Mogelijk worden middelen versneld in 2014 gerealiseerd.

Hieronder is een overzicht opgenomen waarin de oorspronkelijk begrote uitgaven in 2014 voor Caribisch Nederland bij ontwerpbegroting 2015 worden afgezet tegen die bij 2e supplettoire wet 2014.

Uitgaven 2014 in Caribisch Nederland op de begroting van Infrastructuur en Milieu (bedragen x € 1.000)

Artikel		Stand ontwerp begroting 2015	Stand 2 ^e supplettoire wet 2014
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	Opdrachten	100	0
	Bijdragen aan medeoverheden	4.029	3.885
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	Opdrachten	1.200	0
Artikel 17 Luchtvaart	Opdrachten	565	565
	Bijdragen aan agentschappen	10.000	10.000
Artikel 18 Scheepvaart en havens	Opdrachten	160	160
Artikel 21 Duurzaamheid	Opdrachten	2.600	2.323
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	Opdrachten	39	39
Artikel 23 KNMI	Bijdragen aan agentschappen	610	610
Artikel 24 Handhaving	Bijdragen aan agentschappen	795	795
Artikel 26 Bijdrage aan investeringsfondsen	Bijdragen Infrastructuurfonds	2.810	2.810
	Bijdragen Deltafonds	400	400

3. Kunt u toelichten welk deel van de administratiekosten van boetes bij overtredingen betaald wordt vanuit de begroting van uw ministerie? Om welk bedrag gaat het in totaal in 2014?

Voor zover boetes niet via het Ministerie van Veiligheid en Justitie lopen, geldt dat alle administratiekosten van bestuurlijke boetes die door mijn ministerie worden opgelegd, betaald worden vanuit de begroting van mijn ministerie. In 2014 gaat het om een bedrag van € 2,1 mln.

4. Welke aanvullende opdrachten heeft u in 2014 op verschillende beleidsterreinen precies verstrekt aan het Rijksinstituut voor Volksge-

zondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)?

In 2014 zijn tot nu toe de volgende aanvullende opdrachten aan het RIVM en het RVO verleend. Zoals vermeld in de 2^e supplettoire begroting (bij artikel 19) wordt dit jaar nog een aantal opdrachten aan het RIVM en het RVO verstrekt. Deze worden bij Slotwet verantwoord.

RIVM

- Schadelijk TCP-concentraties luchtvaart € 0,020 mln
- Werkzaamheden ten behoeve van de implementatie Omgevingswet € 0,28 mln
- Advisering schaliegas € 0,048 mln
- Opstellen Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK) en werkzaamheden in het kader van de ICT-schil € 0,185 mln
- Pilot blootstellingsonderzoek gewasbeschermingsmiddelen € 0,500 mln
- Kennisplatform windenergie € 0,220 mln
- Werkzaamheden ten behoeve van het landelijk meetnet luchtkwaliteit en de vernieuwing van het roetmeetnet € 0,485 mln

RVO

- Ondersteuning Interreg-programma € 0,128 mln
- Technische AdviesCommissie Regeling Ammoniak en Veehouderij (TACRAV) € 0,26 mln

5. Kunt u een overkoepelend beeld geven van de grootste tien projecten/beleidsartikelen waarbij onderuitputting optreedt? Bij welke van deze projecten/beleidsartikelen zullen de doelen hierdoor niet gehaald worden? Bij welke projecten/beleidsartikel zullen de doelen hierdoor pas later gerealiseerd worden?

Tot dusver is in 2014 de volgende onderuitputting op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII opgetreden:

- Circa € 13 mln op artikel 17 Luchtvaart. Deze wordt voornamelijk verklaard doordat in 2014 een rechtszaak over claims in het voordeel van RWS is beslecht. GIS is een programma dat met heffingen wordt gefinancierd en bijna afgerond is. De doelen zullen gehaald worden.
- Circa € 5 mln op artikel 19 Klimaat. Bij Interreg is sprake van lagere uitgaven dan oorspronkelijk geraamd. Verwacht werd dat dit jaar de Nederlandse bijdrage aan het Europese fonds zou moeten worden gestort. Door vertraging over de goedkeuring van de Interreg-programma's door de Europese Commissie, wordt de bijdrage nu in 2015 gestort. De uitvoering van Interreg-projecten in Nederland loopt hiermee geen vertraging op.
- Circa € 2 mln op artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid. IenM is voornemens om een lening te verstrekken aan Saba in het kader van infrastructurele werken op Saba. Nadere besluitvorming hierover volgt in het voorjaar 2015 in de ministerraad. De getroffen reservering op de begroting van IenM Hoofdstuk XII zal niet meer in 2014 tot betaling komen. Het doel zal na 2014 gerealiseerd worden.
- Circa € 1 mln op artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling. Op het budget voor stelselherziening Omgevingswet is sprake van het later opstarten van projecten dan verwacht. Dit heeft geen gevolgen voor de implementatie van de wet.

6. Bij welke begrotingsartikelen/projecten is reeds verschillende jaren achter elkaar onderuitputting opgetreden? Overweegt u bij deze begrotingsartikelen/projecten ramingsbijstellingen door te voeren?

In onderstaande tabel zijn de drie begrotingsartikelen op de drie begrotingen van lenM (Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds) opgenomen waarop de afgelopen jaren sprake was van de grootste onderuitputting.

(Bedragen x € 1.000)

Hoofdstuk	Artikel	Omschrijving	Onderuitputting 2012	Onderuitputting 2013	Onderuitputting (stand NJN)
12	98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	- 19.091	- 19.987	- 27.917
IF	13	Spoorwegen	- 303.357	- 25.213	- 120.842
IF	17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	- 32.120	- 74.126	- 67.638

Hoofdstuk XII artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement:

De onderuitputting is met name het gevolg van het versneld doorvoeren van taakstellingen en lagere dan begrote personele en materiële uitgaven. In 2014 is de onderuitputting op de reguliere apparaatuitgaven ingezet ter dekking van de egalisatieschuld ad € 25 mln aan de Rijksgebouwendienst. Aangezien de begrote middelen voor dit artikel de komende jaren al verder zullen afnemen, geeft dit geen aanleiding tot een ramingsbijstelling.

Infrastructuurfonds artikel 13 Spoorwegen:

De onderuitputting op dit artikel is met name het gevolg van het doorschuiven van het budget zodat dit beter aansluit bij de programmering. Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van de spoorprojecten en -budgetten. Duidelijk is dat hierbij scherpe keuzes noodzakelijk zullen zijn. Een ramingsbijstelling wordt op dit moment dan ook niet overwogen.

Infrastructuurfonds artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer:

De onderuitputting op dit artikel is met name het gevolg van het doorschuiven van het budget zodat deze beter aansluit bij de programmering. Daarnaast is de realisatie van sommige projecten lager uitgevallen. Dit is echter niet structureel en geeft geen aanleiding tot een ramingsbijstelling.

7. Kunt u bij artikel 11 toelichten waar de hogere uitgaven in het kader van Partners voor Water uit bestaan?

De hogere uitgaven worden vooral veroorzaakt door uitgaven verbonden aan verplichtingen die in de jaren 2012 en 2013 zijn aangegaan. Deze uitgaven vallen vooral in 2014 en hebben geleid tot een piek in kasuitgaven in 2014. Voorbeelden zijn de uitgaven voor projecten die in 2012 en 2013 zijn aanbesteed op deltalanden. Dit zijn landen waar Nederland een langlopende bilaterale relatie mee is aangegaan als uitvoering van het Water Mondiaal beleid. Daarnaast hebben subsidieverplichtingen van de twee subsidietenders van 2013 en de aanvullende subsidietender uit 2014 van de subsidieregeling «Wereldwijd werken met water», onderdeel van het programma Partners voor Water, geleid tot hogere kasuitgaven in 2014.

8. Waarom is er sprake van een verplichtingenversnelling van 2015 naar 2014 in het kader van Partners voor Water en om welk bedrag gaat het?

Het programma Partners voor Water 3 loopt eind 2015 af. Er heeft een verplichtingenversnelling plaatsgevonden van 2015 naar 2014 om er voor te zorgen dat het budget van Partners voor Water 3 ook zo veel mogelijk

wordt uitgeput in 2015. De extra verplichtingen zijn ingevuld door een extra tender in de subsidieregeling «Wereldwijd Werken met Water» en door extra initiatieven die worden opgestart in het kader van de mondiale Delta-aanpak.

9. Waardoor is er een versnelling ontstaan van betalingen die in 2014 voldaan moeten worden?

Er is sprake geweest van een piek in de kasrealisatie van aangevane verplichtingen uit de jaren 2012 en 2013. De verplichtingen hebben met name betrekking op de subsidieregeling «Wereldwijd werken met water» en aanbestede projecten in deltalanden (Water Mondiaal).

10. Waarom zijn er al verplichtingen voor de bijdrage aan het World Resources Institute (WRI) vastgelegd in 2014? Is de uitvoering ook al in dit jaar begonnen?

De verplichting is al in 2014 vastgelegd om in ditzelfde jaar al te kunnen starten met het realiseren van concrete resultaten. De start in 2014 maakte het mogelijk om het project al spoedig op verschillende internationale bijeenkomsten te kunnen presenteren, waardoor ook aanvullende externe fondsenwerving kon worden aangetrokken voor dit project. Een spoedige start is noodzakelijk om de leidende rol van Nederland bij de internationale waterambitie te versterken. De Nederlandse water expertise profileert zich dan ook tijdens de HFA II (Hyogo Framework for Action) conferentie in Sendai en het 7^e Wereld Water Forum in Korea.

11. Kunt u bij artikel 13 de relatie uitleggen tussen de bedragen bij het artikel en de toelichting in de verdiepingsparagraaf, met het oog op het feit dat de bedragen en de bestemmingen daar steeds verschillen?

De toelichting bij het artikel 13 heeft overwegend betrekking op actualisaties van de betreffende verplichtingenbudgetten. Dit zijn de budgetten die nodig zijn om verplichtingen aan te gaan. Daarvan afgeleid worden de betalingen – ten laste van de kasbudgetten – gedaan. De mutaties in beide type van budget hoeven niet noodzakelijkerwijs in hetzelfde ritme te verlopen. Immers er kan in het ene jaar verplicht worden en pas in het volgende jaar betaald worden.

12. Kunt u bij artikel 13.02 (Geo-informatie) de 11,2 miljoen euro hogere subsidies en de 13,2 miljoen euro lagere bijdrage aan Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO) en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (RWT) toelichten?

De € 11,2 mln hogere subsidies maakt onderdeel uit van de verlaging met € 13,2 mln van het budget voor ZBO/RWT's. Vanuit het financiële instrument «bijdragen aan ZBO/RWT's mogen namelijk geen subsidies worden verstrekt. De overboeking naar het financiële instrument subsidies is daarom noodzakelijk. Het betreft voor ca. € 7 mln een subsidie aan de stichting SVB/BGT (landelijk samenwerkings-verband basisregistratie grootschalige topografie) en voor ca. € 4 mln een subsidie aan de stichting LSV-GBKN (landelijke samenwerkingverband grootschalige basiskaart van Nederland).

13. Waarom wordt onder artikel 13.04 (Ruimtegebruik bodem) de bijdrage aan medeoverheden eerst met 4,6 miljoen euro verhoogd (Miljoenennota) en wordt dit vervolgens bij de Najaarsnota weer ongedaan gemaakt? Kunnen dit soort wijzigingen in de toekomst duidelijker worden opgeschreven in de diverse begrotingsstukken? Zo nee, waarom niet?

Dit betreft opboekingen bij Miljoenennota teneinde de middelen later te kunnen uitkeren via de algemene fondsen bij BZK. € 9,6 mln van dit budget wordt bij Najaarsnota overgeheveld naar het Ministerie van BZK. Het Ministerie van BZK keert deze middelen vervolgens uit aan de medeoverheden via het Gemeente-, Provincie- en BES-fonds. Het betreft middelen voor knelpunten bodemsanering Haarlem € 4,1 mln, bodemsanering Krimpen aan den IJssel € 0,5 mln, bodemsanering Zeeland € 1 mln en drink- en afvalwater Caribisch Nederland € 3,9 mln. Verder wordt er € 0,5 mln overgeheveld ten behoeve van uitvoering van de Bedrijvenregeling in het kader van Bodemsanering. Tot slot vindt er een budgetschuif plaats met NSP Arnhem voor € 0,1 mln, zodat in 2015 de slotbetaling op de bouw van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire kan worden gerealiseerd.

14. Waarom wordt er voor gekozen om via een tweede suppletoire begroting relevante budgetten ten behoeve van Ruimtegebruik Bodem en GEO-informatie voor Stichting Landelijke Samenwerkingsverband Grootchalige Basiskaart Nederland en Landelijk Samenwerkingsverband Basisregistratie Grootchalige Topografie te actualiseren? Is een tekort op deze budgetten te voorzien geweest? Kunt u uw antwoord toelichten?

Met betrekking tot de actualisaties van de budgetten voor GEO informatie betreft het een technische mutatie, die reeds in de Miljoenennota 2015 verwerkt is en bij de 2^e suppletoire begroting 2014 nog eens voor 2014 bevestigd wordt. Het heeft te maken met het feit dat de budgetten voor de basisregistraties (ZBO/RWT) opdrachtbudgetten zijn en subsidies daar niet uit verplicht en betaald mogen worden. Daartoe is een apart subsidiebudget onder GEO informatie beschikbaar en daar zijn die middelen via een kasschuif met het budget van Ruimtegebruik Bodem naar het subsidiebudget overgeboekt.

15. Waarom zijn de verplichtingen met betrekking tot het European Rail Traffic Management System (ERTMS) verhoogd?

In dit geval gaat het om een administratieve mutatie. Het verplichtingenbudget is overgeboekt naar het aparte ERTMS verplichtingenbudget. Het totaal van de verplichtingen en uitgaven is niet verhoogd.

16. Kunt u de hogere verplichtingen bij artikel 19 (Klimaat) nader toelichten? Welke opdrachten zijn aan het RIVM en RVO verstrekt en hoe is de verhoging verdeeld over de drie genoemde bestemmingen (RIVM, RVO en uitvoering Energieakkoord)?

De verhogingen van het verplichtingenbudget bij artikel 19 zijn, voor een groot deel, niet een gevolg van aanvullende opdrachten aan het RIVM en RVO maar meer administratieve- technisch van aard. Conform de begrotingsregels worden de agentschappen van andere departementen (RVO en RIVM) ook in de begroting verantwoord als agentschapsbijdragen. Tot afgelopen begrotingsjaar gold dit alleen voor de agentschappen van lenM (RWS, ILT, KNMI en NEa). Om de conversie van de reeds toegekende verplichtingen in de administratie mogelijk te maken is het verplichtingenbudget van de agentschapsbijdragen RVO en RIVM met respectievelijk € 7,8 mln en € 26,2 mln verhoogd. Voor het uitgavenbudget had deze conversie geen consequenties.

Voor de opdrachten die in 2014 ten laste van artikel 19 (Klimaat) aan het RIVM en RVO zijn verstrekt, verwijs ik naar het antwoord op vraag 4. Voor deze opdrachten is het verplichtingenbudget in totaal met € 2,3 mln verhoogd. Voor de uitvoering van de aan lenM gerelateerde activiteiten uit het SER-Energieakkoord is vanuit het Ministerie van Economische Zaken

voor het jaar 2014 € 1,6 mln verplichtingen- en uitgavenbudget ontvangen.

17. Waarom vallen de subsidies onder artikel 20 (Lucht en geluid) in 20.01.02 lager uit?

Een deel van het voor de Euro-6 regeling (taxi's en bestelauto's) geraamde subsidiebudget bleek niet benodigd voor deze regeling, aangezien er minder aanvragen werden ingediend dan voorzien. Zodoende is ca. € 8,3 mln ingezet voor andere beleidsterreinen van DGMI, via een DGMI-brede herprioritering. Daarnaast is voor de Euro-VI regeling (vrachtauto's en bussen) in 2014 een uitgavenbedrag van € 1 mln niet noodzakelijk en overgeboekt naar artikel 25 (BDU), voor het voortzetten van de pilot waterstofbussen in Amsterdam.

18. Kunt u bij artikel 20 de relatie uitleggen tussen de lagere subsidies en de toelichting in de verdiepingsparagraaf op de onderdelen Prioritering Milieuthema's en Brede Doeluitkering (BDU) waterstofbussen?

Zie het antwoord op de vorige vraag: de voor subsidies niet benodigde budgetten 2014 zijn ingezet voor een DGMI-brede herprioritering (beleidsintensivering Klimaat en Duurzaamheid, zie voor een toelichting het antwoord op vraag 35.) en voor het voortzetten van de pilot waterstofbussen in Amsterdam (via de BDU).

19. Wat wordt er bedoeld met een verhoging van de verplichtingen met 5,6 miljoen euro vanwege administratieve technische redenen?

Met «administratieve technische redenen» wordt bedoeld dat de verplichtingenbudgetten

- worden verhoogd als gevolg van het vrijvallen van verplichtingenruimte, onder meer:
 - o door de verlaging van het subsidieplafond van de Euro-6 regeling
 - o door het afboeken van het restant van het budget voor de Euro-VI regeling (na het formeel sluiten van deze regeling)
- worden verlaagd, omdat het verplichtingenbudget niet meer wordt ingezet. Hiervan was sprake bij het onderdeel NSL.

20. Kunt u bij artikel 21 (Duurzaamheid) toelichten waarom het nodig is om het lagere bedrag in de Miljoenennota voor Opdrachten vrijwel ongedaan te maken met een hoger bedrag in de Najaarsnota?

De verlaging van het uitgavenbudget in de Miljoenennota betreft met name de budgetoverheveling binnen artikel 21 van het financiële instrument Opdrachten naar het financiële instrument agentschapsbijdrage RWS ten behoeve van de uitvoering Van Afval naar Grondstof (VANG) en de overheveling naar artikel 24 (Handhaving en toezicht) ten behoeve van opdrachten voor de uitvoering van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). De ophoging van het uitgavenbudget bij Najaarsnota betreft een versnelling van het programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) en van de Instrumentering Entodoxinenorm.

21. Waarom is besloten meer middelen uit te trekken voor Van Afval Naar Grondstof (VANG) en Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK)?

Voor Van Afval Naar Grondstof (VANG) en Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK) zijn opdrachten verstrekt aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland respectievelijk RIVM. Om de werkzaamheden in 2015 voortvarend voort te kunnen zetten zijn de opdrachten reeds in 2014 verstrekt.

22. Hoeveel subsidie ontvangt het Koninklijk Nederland Meteorologisch Instituut (KNMI) in totaal en waarom is dat niet voldoende om reorganisatiekosten van te betalen?

Bij Najaarsnota 2014 wordt in totaal € 36,753 mln aan het KNMI ter beschikking gesteld. Dit gebeurt in de vorm van een opdracht, omdat hier diensten tegenover staan. Dit betreft dus geen subsidie. De hoogte van de opdrachtvergoeding is gebaseerd op een normale bedrijfsvoering. Dat wil zeggen dat in de hoogte van de opdrachtvergoeding geen rekening wordt gehouden met eenmalige grote kostenposten zoals bijvoorbeeld een reorganisatie.

Bij Miljoenennota 2015 is de agentschapsbijdrage aan het KNMI incidenteel verhoogd voor eenmalige grote kostenposten zoals de reorganisatiekosten Veranderopgave KNMI en de meetmast Cabauw.

23. In hoeverre hangen de mutaties op artikel 23.01.03 (Bijdrage aan het agentschap KNMI) samen met de het voorstel voor de Wet Taken Meteorologie en Seismologie, dat nog in behandeling is?

Er is sprake van een indirecte samenhang. Naar aanleiding van het Regeerakkoord Rutte I is een proces gestart om te komen tot een herpositionering van het KNMI. Uitvloeiselen van dit proces zijn onder andere het voorstel voor de Wet taken Meteorologie en Seismologie en de bijdrage in de reorganisatiekosten zoals opgenomen in de mutaties op artikel 23.01.03.

24. Hoeveel kilometer wordt er per jaar gevlogen met het regeringsvliegtuig en staat dit in verhouding tot de jaarlijkse kosten?

Het gebruik van vliegtuigen wordt gemeten in het aantal uren dat het vliegtuig vliegt, ook wel vlieguren genaamd en niet in afgelegde afstand. In 2014 worden met het regeringsvliegtuig (status begin december) naar schatting 515 vlieguren gemaakt. De uitgaven hiervoor worden begroot op basis van een contract tussen het Ministerie van IenM namens de Staat der Nederlanden en de vluchtuitvoerder KLM Cityhopper en zijn gebaseerd op maximaal 550 vlieguren per jaar.

25. Wat hield het onderhoud aan de motoren van het regeringsvliegtuig in 2014 precies in?

26. Kunt u toelichten waarom de extra kosten voor het onderhoud van de motoren van het regeringsvliegtuig niet te voorspellen en te ramen waren?

Antwoord op vragen 25 en 26:

Het onderhoud in 2014 was conform het daarvoor vastgestelde en goedgekeurde «Engine Maintenance Program» waarin een revisie van de motoren was voorgeschreven.

De uitgaven zijn pas in de najaarsnota opgenomen omdat in de loop van 2014 is besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot uitstel van het onderhoud van de motoren, maar vanuit luchtwaardigheidspectief het onderhoud van de motoren toch geheel in 2014 te laten plaatsvinden. Hierbij is het advies van KLM Cityhopper en de fabrikant van de motoren gevolgd. De kosten voor motoronderhoud worden gebaseerd op basis van ervaring door de motorfabrikant voor een gemiddelde motor. Hierbij wordt tevens aangegeven dat er een voorbehoud wordt gemaakt voor zaken welke niet standaard zijn. Pas bij demontage blijkt in welke conditie de motor is en of er bijvoorbeeld corrosie in de motor aanwezig is. Dit beïnvloedt in sterke mate de duur van de onderhoudsperiode en de hoogte van de kosten. De motoren van het regeringsvliegtuig bleken na

onderzoek aanzienlijk meer onderhoudswerkzaamheden nodig te hebben dan tevoren door de fabrikant was ingeschat.

27. Heeft u zicht op wanneer het regeringsvliegtuig economisch is afgeschreven?

28. Wanneer is de verwachting dat het regeringsvliegtuig wordt vervangen?

Antwoord op vragen 27 en 28:

Op dit moment is de Fokker-70 nog een courant vliegtuig. Het vliegtuig wordt goed onderhouden en voldoet nog aan de gewenste functionaliteit en wettelijke eisen. De komende jaren zal door leeftijd en externe factoren de exploitatie van het regeringsvliegtuig economisch minder aantrekkelijk worden. De verwachting is dat het toestel voor het einde van 2017 zal moeten worden vervangen.

29. Wat wordt er bedoeld met de passage: «De algemene uitkering van het gemeentefonds wordt in 2015 met eenmalig € 23,8 miljoen verhoogd vanwege de gecombineerde verkiezingen voor provinciale staten en waterschappen die gemeenten op 18 maart 2015 organiseren. Deze middelen worden overgeheveld naar BZK ten behoeve van het Gemeentefonds»? Op welke wijze financiert uw ministerie verkiezingscampagnes en is dit gebruikelijk?

De Wet aanpassing waterschapsverkiezingen regelt dat de verkiezingen van de vertegenwoordigers van de categorie ingezetenen van de algemene besturen van de waterschappen en van provinciale staten worden gecombineerd. De Waterschapswet bepaalt dat elk waterschap een vergoeding verschuldigd is voor de kosten van gemeenten vanwege de organisatie van de waterschapsverkiezingen. Op grond van deze wet kan de Minister van Infrastructuur en Milieu regels stellen over de berekening van de te betalen vergoeding, de wijze van betaling van de verschuldigde vergoeding en het tijdstip waarop de verschuldigde vergoeding wordt voldaan. Dit is geregeld in de Vergoedingenregeling waterschapsverkiezingen 2015 die 1 januari 2015 in werking treedt.

De verkiezingen worden georganiseerd en uitgevoerd door de gemeenten. Tijdens de voorbereiding van de Wet aanpassing waterschapsverkiezingen is onderzocht welke extra kosten de waterschapsverkiezingen voor gemeenten met zich meebrengen. Berekend is dat deze kosten bij de gekozen wijze van stemmen – dat wil zeggen stemmen in een willekeurig stemlokaal binnen het waterschapsgebied en telling van de stemmen op het stembureau – voor de verkiezingen in 2015 in totaal € 23,8 mln bedragen. Daarbij zijn de kosten van de tien gemeenten in het gebied van het waterschap Vechtstromen, die al in 2013 hebben gestemd, niet meegerekend. Het genoemde bedrag is na overleg tussen de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten overeengekomen en geldt alleen voor de eerstvolgende waterschapsverkiezingen van maart 2015.

Het bedrag van € 23,8 mln ontvangt de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2015 van de waterschappen en wordt overgeboekt naar de begroting van BZK, zodat de middelen via het Gemeentefonds aan gemeenten kunnen worden uitgekeerd. Het Ministerie van IenM is niet verantwoordelijk voor, noch financiert zelf verkiezingscampagnes. De waterschappen zijn zelf verantwoordelijk voor het organiseren en financieren van hun verkiezingen. Het Ministerie van BZK is verder verantwoordelijk voor opkomstbevorderende campagnes met betrekking tot de verkiezingen.

30. Was de hogere bijdrage aan gemeenten voor de uitvoering van de Basisregistratie Kadaster (vier keer 3,6 miljoen euro) voorzien? Waar wordt de hogere bijdrage door veroorzaakt?

In het kader van een gezamenlijke bekostiging van de uitvoering van een aantal basisregistraties bij het Kadaster is afgesproken om alle structurele bijdragen van de verschillende partijen bijeen te brengen en door het departement van lenM jaarlijks aan het Kadaster op te laten dragen en het daartoe benodigde bedrag toe te kennen. Deze € 3,6 mln betreft in dit verband een verrekening voor de bijdragen vanuit de gemeenten en dat loopt via een structurele overboeking vanuit het Gemeentefonds naar de begroting van lenM. Deze mutatie is ook opgenomen in de Miljoenennota 2015 en wordt hier nog eens een keer inzichtelijk gemaakt.

31. Waarom is gekozen voor een verlaging van de beoogde uitgave voor bodemsanering met 60 miljoen euro? Was dit een werkelijk ingeboekt bedrag, of was hierbij sprake van een reservering van een voorziening? Welk bedrag is er nu nog «over» voor bodemsanering en is dit voldoende? Waar wordt de «gewonnen» 60 miljoen euro voor gebruikt?

Het budget voor bodemsanering is in 2016 met € 60 mln gekort ten gunste van het generale beeld. Het budget was gereserveerd voor de aanpak van verontreiniging in de bodem, specifiek gericht op verontreiniging met een hoog risico op de omgeving vanwege de verspreiding van de verontreiniging. Er is nu nog ca. € 55 mln beschikbaar in 2016 voor bodemsanering. Om de ambities in de aanpak van de bodemverontreiniging te kunnen halen zal het beschikbare budget op een zeer kostenefficiënte en effectieve wijze moeten worden ingezet. Momenteel wordt met de andere overheden en het bedrijfsleven een set afspraken opgesteld voor de uitvoering tot en met 2020 waaronder de inzet van middelen. Deze afspraken richten zich vooral op de aanpak van de zogenaamde verspreidingspoed gevallen.

32. Welk deel van het budget voor Beter Benutten is in 2014 naar fietsgerelateerd beleid gegaan?

In het lopende programma Beter Benutten hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets. In totaal wordt aan deze projecten een bedrag van € 137 mln uitgegeven, waarbij gemiddeld een kostenverdeling van 50% rijk – 50% regio wordt gehanteerd. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten ligt bij de decentrale overheden. Zij zijn initiatiefnemer van alle projecten. Ik kan u derhalve geen exacte opgave doen wat betreft de kasuitgaven over 2014.

33. Wat is het effect van de mutaties onder Prioritering Milieuthema's op artikel 19 op de daadwerkelijke klimaatverandering? Met andere woorden, wat is het effect van verdere intensivering van klimaatbeleid op het klimaat?

De betreffende mutaties zijn bedoeld om uitvoering te geven aan de Klimaatagenda (Kamerstukken II, 2013–2014, 32 813 XII, nr. 70). De agenda bevat met name maatregelen voor sectoren die buiten het SER-energieakkoord voor duurzame groei vallen. De agenda gaat aan de slag met het ontwikkelen van een nieuwe gereedschapskist van instrumenten voor de periode na 2020. De door middel van deze mutatie aan artikel 19 toegevoegde middelen zijn bestemd om bij te dragen aan de vorming van coalities met diverse partijen in de samenleving, om onderzoek uit te voeren naar de invloed van aanpassing aan klimaatverandering op de verschillende sectoren en om nieuw instrumentarium te ontwikkelen en bestaande te verbeteren, zoals voor CO₂-footprints, voor emissiehandel

en voor (verdergaande) kosteneffectieve maatregelen voor reductie van uitstoot van broeikasgassen.

34. Is er bij de pilot waterstofbussen in Amsterdam sprake van een subsidie? Wat zijn de doelstellingen hiervan, wat zijn de resultaten van de pilot tot op heden en wat is de bijdrage van derden in deze? Hoe lang wordt hier nog Rijksgeld aan besteed?

Bij de pilot waterstofbussen in Amsterdam is er sprake van een rijksbijdrage aan de regionale overheid, in casu de Stadsregio Amsterdam via de BDU. Het doel is om inzicht te verschaffen en ervaring op te doen met het in de praktijk laten rijden van nieuw ontwikkelde bussen met een zeer lage tot nul-emissie uitstoot. Het project heeft kennis en inzicht geleverd over hoe de bus in de praktijk werkt. Deze ervaringen zijn overgedragen aan de bouwer van de bus, die daarmee zijn voordeel zal doen. Het bussenprogramma waar de pilot Amsterdam deel van uitmaakt (periode 2008–2014) loopt eind dit jaar af en wordt geëvalueerd. Aan de pilot hebben ook de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam bijgedragen. Met deze stap is de markt uitgedaagd om geheel nieuwe zero-emissie bussen te ontwikkelen met het oog op de ambities van het kabinet voor klimaat, energiezekerheid, innovatie en groene groei.

35. Kunt u een onderbouwing geven van de beleidsintensivering op het gebied van Klimaat en Duurzaamheid? Welke doelstellingen en resultaten worden hiermee nagestreefd?

Voor de onderbouwing van de beleidsintensivering op het gebied van klimaat wordt verwezen naar het antwoord op vraag 33. Voor de onderbouwing van de beleidsintensivering op het gebied van duurzaamheid wordt verwezen naar de VANG brief (Kamerstukken II, 2013–2014, 33 043, nr. 28). De belangrijkste doelen in dit verband zijn de halvering van de hoeveelheid grondstoffen die als afval de keten verlaat en het daar direct uit voortvloeiende doel om de hoeveelheid restafval dat inwoners produceren te reduceren van 250 naar 100 kilo per persoon per jaar in 2020.

36. Waar zijn de aanvullende middelen met betrekking tot de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) concreet voor nodig?

De aanvullende middelen betreffen de structurele beheerkosten voor het ICT-systeem Terra. De overdracht van deze middelen was aangehouden omdat de hoogte nog onbekend was in verband met een nieuwe aanbesteding.

37. Waar bestaan de wijzigingen in de kosten van de vergunningverlening door de Inspectie Leefomgeving en Toezicht (ILT) precies uit?

Het betreft een overboeking van artikel 24 naar artikel 97. Het bedrag van € 16 mln betreft de bijdrage in de kostendekkendheid van de vergunningtarieven ILT.