

Vergaderjaar 2015–2016

34 475 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 18 mei 2016 inzake het jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 3 juni 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tjink

Vraag 1:

In welke sectoren gaan arbeidsplaatsen verloren als gevolg van de te nemen maatregelen om CO₂-uitstoot te beperken en in welke sectoren wordt groei van werkgelegenheid verwacht? Om hoeveel arbeidsplaatsen per sector gaat het?

Antwoord:

Het is niet eenvoudig om aan te geven wat per saldo het effect is van CO₂-beperkende maatregelen op de werkgelegenheid. Wel biedt de Nationale Energieverkenning (NEV) 2015 op macroniveau inzicht in de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de energiesector. Sinds 2015 is de (bruto) aan energie gerelateerde werkgelegenheid sterk gestegen en deze stijgt nog altijd. Naar verwachting is deze in 2020 met 170 duizend voltijdsbanen zo'n 30 duizend banen groter dan in 2014. Uit de NEV kan ook geconcludeerd worden dat de werkgelegenheid in duurzame energiegerelateerde activiteiten de komende jaren sterk toeneemt en in 2020 groter zal zijn dan de werkgelegenheid in conventionele activiteiten. De NEV toont daarbij aan dat werkgelegenheid in conventionele energiegerelateerde activiteiten de komende jaren licht zal afnemen danwel stabiel blijft, terwijl rond energiebesparing en hernieuwbare energie het aantal voltijdsbanen zal stijgen. De stijging van werkgelegenheid is het directe gevolg van toegenomen investeringen. In 2020 bedraagt de werkgelegenheid ten gevolge van investeringen bijna driekwart van de totale energiegerelateerde werkgelegenheid. De meeste van deze werkgelegenheid komt terecht in de bouw- en installatiesector.

Vraag 2:

Welke voor- en nadelen zijn te verwachten bij de invoer van een CO₂-heffing op producten? Welke gevolgen heeft een CO₂-heffing op prijsstijgingen en de koopkracht? Welk effect heeft een CO₂-heffing op de wereldwijde omvang van CO₂-uitstoot?

Antwoord:

Wanneer een heffing de aanschaf van CO₂-intensieve producten terugdringt, draagt deze bij aan het tegengaan van verdere klimaatverandering. Bij een verschuiving van de vraag naar producten die minder of niet CO₂-intensief zijn, ontstaat er voor producenten een prikkel om zuinig(er) met energie uit fossiele brandstof om te gaan. Ook kan dit leiden tot een intensivering van de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe vormen van energie en/of CO₂-afvang en -opslag.

Voor (sommige) individuele producenten, die niet of nauwelijks in staat zijn om hun CO₂ uitstoot te verminderen, kan dit betekenen dat zij niet langer in staat zijn om te concurreren met partijen die weinig of geen CO₂ uitstoten. De effecten op prijsstijging, koopkracht en wereldwijde omvang van CO₂-uitstoot hangen onder meer af van de hoogte van de heffing, de mate waarin de vraag reageert op veranderingen in het prijsniveau, de vraag of er op een of andere manier een compensatiemechanisme geïntroduceerd wordt om de koopkracht niet aan te tasten, en de vraag of het een nationale, een Europese of een mondiale heffing betreft. Een nationale of Europese heffing kan nadelige effecten hebben voor de concurrentiepositie van Nederlandse of Europese producenten.

Vraag 3:

Wat is de stand van zaken bij de aangekondigde doorberekening van de kosten van de luchtverkeersleiding voor luchthavens in Nederland en wanneer worden hier volgende stappen voorzien?

Antwoord:

Mijn brief aan uw Kamer van dinsdag 24 mei zet de stand van zaken in dit traject uiteen. Met de brief heb ik de afgeronde Marktverkenning

meegestuurd over het nieuwe heffingenbeleid torenluchtverkeersdienstverlening en heb ik aangegeven welke vervolgstappen ik wil zetten.

Vraag 4:

Kan een inschatting gegeven worden hoeveel procent van ons oppervlak momenteel is bestemd voor infrastructuur?

Antwoord:

Het aantal ha verkeersterrein bedroeg in 2012 116.123 ha (meest recente cijfer). Dat is 3% van het totaal NL oppervlak. (Bron: CBS Statline).

Vraag 5:

Kan van alle verplaatsingen worden aangegeven hoeveel er met de auto, fiets, te voet en het ov worden afgelegd? En welk percentage van alle afgelegde kilometers wordt met de auto, fiets en met het ov afgelegd?

Antwoord:

zie tabel

Verplaatsingen per persoon per dag

Vervoerwijzen	2014		reizigerskilometers
	aantal	Aandeel verplaatsingen naar vervoerwijze	
Totaal	2,69		
Auto (bestuurder)	0,87	32%	49,4%
Auto (passagier)	0,37	14%	22,7%
Trein	0,06	2%	8,1%
Bus/tram/metro	0,07	2%	2,7%
Brom-/snorfiets	0,03		0,6%
Fiets	0,76	27%	8,1%
Lopen	0,49	Lopen + overig 21%	2,8%
Overige vervoerwijze	0,05		5,6%

bron: CBS statline

Vraag 6:

Hoeveel geld is er de komende tien jaar beschikbaar voor het noodzakelijk onderhoud aan en vervanging van kunstwerken?

Antwoord:

In de bijlage instandhouding bij de begroting van het Infrastructuurfonds en van het Deltafonds voor het jaar 2016 is een overzicht gegeven van de meerjarige budgetten die beschikbaar zijn voor vervanging en renovatie en voor beheer en onderhoud.

Samengevat leidt dit tot de bedragen in onderstaande tabel voor de periode 2016 tot en met 2028. Het aandeel kunstwerken in de budgetten voor beheer en onderhoud hoofdwatersysteem, hoofdwegen en hoofdvaarwegen is ontleend aan de grafieken die in de betreffende artikelen van de begroting 2016 voor het Deltafonds en voor het Infrastructuurfonds zijn opgenomen. Het aandeel voor vervanging en renovatie is een inschatting van Rijkswaterstaat.

In het rapport van PwC c.s. inzake de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 621) is op pagina 53 een overzicht opgenomen met een uitsplitsing van de reeks voor «overige vervangingen». De subreeks «doorsnijden» betreft de vervanging van kunstwerken. Voor de komende tien jaar (2016–2025) gaat het om ca. € 280 miljoen, exclusief BTW. Inclusief BTW is dat ca. € 340 miljoen (prijsspeil 2014). Voor de gehele periode 2016–2028 gaat het om ca.

€ 420 miljoen, exclusief BTW (prijspeil 2014). Inclusief BTW is dit ca. € 500 miljoen (prijspeil 2014).

Voor het totale onderhoud aan het spoor zijn (prestatiegerichte) onderhoudscontracten met de aannemers gesloten. Die zijn niet verder uitgesplitst naar kosten voor onderhoud van verschillende onderdelen van het spoor. Daarom bestaat er geen inzicht in de specifieke onderhoudsuitgaven voor kunstwerken.

Artikel	Naam	Beschikbaar 2016–2028	Aandeel kunstwerken	Bedrag
DF 03.02.01 en 03.02.02	Beheer en Onderhoud Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening	1.642 mln.	47% (incl. stormvloedkeringen)	772 mln.
DF 03.02.03	Vervanging en Renovatie Hoofdwatersysteem	865 mln.	100%	865 mln.
IF 12.02.01	Beheer en Onderhoud Hoofdwegen	6.103 mln.	29%	1.770 mln.
IF 12.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdwegen	2.850 mln.	82%	2.337 mln.
IF 13.02	Beheer en Onderhoud Spoor ¹	5.365 mln.	Zie toelichting	idem
IF 13.02	Vervanging en Renovatie Spoor	6.045 mln.	8,4%	500 mln.
IF 15.02.02	Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen	2.968 mln.	40%	1.187 mln.
IF 15.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen	670 mln.	100%	670 mln.

¹ Inclusief verkeersmanagement.

Vraag 7:

Hoeveel ton lading is er per spoor, water en weg vervoerd in 2015 ten opzichte van 2014? Wat is de ambitie voor het aandeel vervoerde vracht per spoor, water en weg de komende jaren?

Antwoord:

Voor wat betreft de verdeling van de modal split over 2015 heeft CBS nog geen data beschikbaar. Voor 2014 betreft het 696, 318 en 38 miljoen ton via weg, binnenvaart en spoor.

Uit de onderstaande tabel is af te lezen dat de modal split zich ontwikkelt in de richting van meer vervoer over spoor en water. Tussen 2009 en 2014 is dit aandeel toegenomen van 27% tot bijna 34%.

Marktaandeel Modaliteiten	2009	2010	2011	2012	2013	2014
– Weg	73,1%	67,8%	67,3%	66,9%	66,8%	66,2%
– Binnenvaart	23,8%	29,0%	29,2%	29,6%	29,7%	30,2%
– Spoor	3,1%	3,2%	3,5%	3,5%	3,6%	3,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Totaal volume (in miljoen ton)	993	1.040	1.048	1.018	1.035	1.052

Wat betreft de ambitie over de modal split ontwikkeling vormt modal shift geen doel op zich aangezien alle modaliteiten nodig zijn om het gehele logistieke systeem te laten functioneren. Dit laat onverlet dat ik het van belang vind dat de capaciteit van spoor- en vaarwegen maximaal moet benut om daarmee de weg te ontlasten.

Vraag 8:

Wat is de toegevoegde waarde in euro's en medewerkers van de twee mainports (havenbedrijf Rotterdam en Schiphol) en de brainport Eindhoven?

Antwoord:

In totaal zijn er ruim 171 duizend arbeidsplaatsen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond, bijna 94 duizend. De toegevoegde waarde die direct

door activiteiten in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd is bedroeg in 2014 € 23,80 miljard, ruim de helft daarvan komt voor rekening van Rotterdam. De indirecte werkgelegenheid bedraagt ruim 166 duizend arbeidsplaatsen. De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 14,7 miljard in 2014. Ook de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde wordt voor het merendeel in Rotterdam-Rijnmond gerealiseerd (Bron: Havenmonitor 2015)

De 65.000 banen die direct aan de luchthavenactiviteiten op Schiphol zijn toe te schrijven, zijn goed voor een toegevoegde waarde van ruim 5,8 miljard Euro. De indirecte bedrijvigheid is goed voor bijna 50.000 banen en een toegevoegde waarde van ca. 3,1 miljard Euro. (bron: Decisio, 2015)

De toegevoegde waarde in de Brainport bedroeg in 2013 € 29,0 mld. In 2014 waren er in Brainport ruim 399.000 banen. (Bron: Brainport Monitor 2015)

Vraag 9:

Zijn er al resultaten/mijlpalen te benoemen van de Agenda Stad tot nu toe? Hoeveel geld is er totaal voor de looptijd van dit programma gereserveerd?

Antwoord:

In de Kamerbrief over de voortgang van Agenda Stad (Kamerstuk 31 757, nr. 73) is aangegeven dat voor het Ministerie van IenM met name de thema's mobiliteit, watermanagement, circulaire economie en leefbaarheid in relatie tot stedelijke gebieden relevant zijn. Op deze thema's zet ik *living labs* op in stedelijke gebieden om met betrokken partijen in een concreet gebied te experimenteren en de kansen en opgaven, alsmede de consequentie voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur, die zich voordoen rond deze thema's te verkennen. Ook werk ik op andere manieren samen met steden aan deze thema's via zogenaamde city deals.

Voor het eerste living lab, het Living Lab Klimaatadaptatie Overijssel, is vorige maand tijdens de Innovatie Expo het startschot gegeven. Dit living lab richt zich op de laaggelegen IJssel-Vechtdelta en de hoge delta van de Twentse stedenband. De betrokken steden, provincie en waterschap werken daarbinnen met kennispartijen en bedrijven samen aan innovatieve oplossingen voor klimaatadaptatie en het benutten van kansen die klimaatadaptatie biedt.

Het tweede living lab is het Living Lab Utrecht Slimme en Gezonde Stad, waar partijen op innovatieve wijze samenwerken aan een schoon, aantrekkelijk en leefbaar nieuw centrum voor Utrecht. Betrokken bestuurders tekenen de intentieovereenkomst voor dit living lab op 6 juni aanstaande.

Daarnaast zijn er een aantal city deals afgesloten waar ik medeondertekenaar van ben: Klimaatadaptatie, Health Hub en Binnenstedelijk Bouwen en Transformatie.

Op de thema's mobiliteit (stedelijke bereikbaarheid) en circulaire economie vinden nog gesprekken met steden plaats over de mogelijkheden voor een living lab en/of city deals.

Ten slotte is IenM betrokken bij het verkennen van een city deal rond een open innovatieplatform voor smart cities en een city deal rond digitale woonomgeving.

De Minister van BZK is voornemens voor het zomerreces de Kamer te informeren over de voortgang van Agenda Stad.

Eventuele financiële middelen die worden ingezet bij de ontwikkeling of uitvoering van de living labs en city deals, komen uit bestaande budgetten van lopende trajecten waarmee ook de inhoudelijke samenhang wordt gezocht, zoals Beter Benutten, het Deltaprogramma, het programma Van

Afval Naar Grondstof of het programma Slimme en Gezonde Stad (zie ook het antwoord op vraag 167). De inzet van lenM bij Agenda Stad kent overigens met name ook andere vormen, zoals het inbrengen van expertise of het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving. Bij de beantwoording van vraag 55 geef ik aan welke financiële middelen voor de living labs en city deals worden ingezet.

Vraag 10:

Hoeveel CO₂-uitstoot kost het om een elektrische auto te produceren in vergelijking met een (gemiddelde) benzineauto? Hoeveel CO₂ is gemeoid met de energieopwekking die nodig is om een elektrische auto van stroom te voorzien, in vergelijking met het verbruik van een (gemiddelde) benzineauto (beide bij normaal gebruik)?

Antwoord:

Op 9 december 2014 heb ik in antwoord op Kamervragen van het lid Hoogland (PvdA) [Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 777] aangegeven hoe de emissie van fijn stof van een elektrische auto zich verhoudt tot een auto met een verbrandingsmotor. In die beantwoording ben ik ook ingegaan op CO₂-uitstoot van een elektrische auto in vergelijking tot een benzineauto gedurende de gehele levenscyclus, waaronder de productiefase.

Vraag 11:

Hoeveel fijnstof komt er vrij bij een elektrische auto en hoeveel bij een (gemiddelde) benzineauto (beide bij normaal gebruik)?

Antwoord:

Op 9 december 2014 heb ik in antwoord op Kamervragen van het lid Hoogland (PvdA) [Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 777] aangegeven hoe de emissie van fijn stof van een elektrische auto zich verhoudt tot een auto met een verbrandingsmotor. In die beantwoording ben ik ook ingegaan op CO₂-uitstoot van een elektrische auto in vergelijking tot een benzineauto gedurende de gehele levenscyclus, waaronder de productiefase.

Vraag 12:

Hoe verhouden de Nederlandse normen ten aanzien van elektromagnetische straling zich tot de normering in de ons omliggende landen? Waar zijn de Nederlandse normen op gebaseerd? Waar zijn de normen in de ons omringende landen op gebaseerd?

Antwoord:

De rijksoverheid hanteert de limieten die de Europese Unie heeft gesteld (in de Aanbeveling voor leden van de bevolking en de Richtlijn voor werknemers, http://ec.europa.eu/health/electromagnetic_fields/eu_actions/index_nl.htm). De Europese Unie baseert zich op de limieten die voor de blootstelling aan elektromagnetische velden door de ICNIRP (International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection, www.icnirp.org) zijn aanbevolen. De ICNIRP bestaat uit onafhankelijke deskundigen die de ontwikkelingen in de wetenschap op dit terrein bijhouden en indien nodig de limieten bij kunnen stellen.

Elektromagnetische velden (EMV) kunnen zich onder andere voordoen bij diverse onderdelen van het elektriciteitsnet, elektrische apparatuur, toepassingen van draadloze communicatie en diverse industriële toepassingen. De blootstelling aan EMV is relevant voor de productiviteit, de veiligheid van werknemers en de veiligheid van de leefomgeving. De publieke aandacht voor de blootstelling aan EMV concentreert zich veelal op het gebruik van mobiele telefonie en op het verblijf nabij hoogspanningslijnen.

In de ons omringende landen en in Nederland gelden de ICNIRP-limieten als basis voor het beleid in het kader van de gezondheidsaspecten van de blootstelling aan EMV. Daarnaast kunnen om andere redenen beperkingen gelden voor de blootstelling aan EMV. In Nederland geldt bijvoorbeeld het advies om bij de ruimtelijke planning van hoogspanningslijnen uit het oogpunt van voorzorg zoveel als redelijkerwijs mogelijk is rekening te houden met een mogelijk verband tussen het wonen nabij hoogspanningslijnen en kinderleukemie.

Vraag 13:

Welke voortgang is er tot nu toe geboekt met de uitwerking van de Laan van de Leefomgeving?

Antwoord:

Op basis van het in juli 2015 afgesloten bestuursakkoord is onder coördinatie van Rijkswaterstaat het programma « Aan de slag met de Omgevingswet » gestart. Conform het bestuursakkoord en de voorgestelde stapsgewijze aanpak wordt nu gewerkt aan een werkend digitaal systeem dat bij inwerkingtreding van de Omgevingswet voorziet in minimaal het huidige dienstverleningsniveau.

Dit jaar is gewerkt aan de ontwikkeling van een aanpak en de opbouw van een organisatie om dat te realiseren en zijn met de interbestuurlijke partners de kaders opgesteld waarbinnen het digitaal stelsel ontwikkeld zal worden. Ook zijn er de zogenoemde verkenningen informatievoorzieningen Omgevingswet (VIVO) door gemeenten, provincies en waterschappen uitgevoerd. In de VIVO's is geïnventariseerd wat aansluiten op en werken met het digitaal stelsel betekent voor de bevoegde gezagen in termen van hun processen en hun informatiehuishouding. Door een interbestuurlijke werkgroep is gestart met het werken aan de standaardisering van onder andere begrippen. Tot slot zijn met het oog op de verdere doorontwikkeling van het stelsel met onder andere de informatiehuizen analyses uitgevoerd die inzicht geven in onder andere de relatie met bestaande voorzieningen, de gebruikersbehoefte, de afbakening van de scope en de haalbaarheid.

Vraag 14:

Zijn er dit jaar moeilijkheden rondom de uitwerking van de Laan van de Leefomgeving opgetreden?

Antwoord:

In mijn brief van 17 november 2015 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de conclusie uit het BIT-advies dat de Omgevingswet Olo3 inhaalt (Kamerstuk 33 872, nr. 20). Het project Olo3 was gestart om het Omgevingsloket Online ter voorbereiding op de Omgevingswet aan te passen. Gezien de belangen van eindgebruikers (continuïteit, gebruikersvriendelijkheid) en de resterende tijdsspanne voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het noodzakelijk Olo3 als tussenstap over te slaan. Zoals aangegeven in mijn brief van 25 mei 2016 heb ik het project daarom stopgezet (Kamerstuk 33 962, nr. 186). De effecten die met Olo3 beoogd werden, worden in de digitalisering van de Omgevingswet meegenomen. De ten behoeve van Olo3 reeds gedane investeringen (ontwikkeling kennis, kunde) en de voor Olo3 binnen lenM gereserveerde middelen blijven ingezet worden voor een goed digitaal stelsel en kunnen zo effectiever besteed worden. Dit draagt bij aan het realiseren van de doelen en vooral aan een tijdige beschikbaarheid van een digitaal stelsel voor de Omgevingswet.

Vraag 15:

Loopt de uitwerking van de Laan van de Leefomgeving nog steeds volgens planning?

Antwoord:

Ja. De planning is er op gericht dat er bij inwerkingtreding van de Omgevingswet een werkend digitaal systeem is dat minimaal hetzelfde dienstverleningsniveau biedt als nu. Daar zijn al mijn inspanningen op gericht.

Vraag 16:

Voorziet u in 2016 moeilijkheden rondom de uitwerking van de Laan van de Leefomgeving?

Antwoord:

Er is geen aanleiding om moeilijkheden te voorzien in de uitwerking van de Laan van de Leefomgeving. Dat neemt niet weg dat een dergelijk complex project altijd risico's kent. Ik hanteer bij de ontwikkeling van het digitale stelsel daarom de uitgangspunten van het Bureau ICT-toetsing. Dit betekent:

- Een stapsgewijze ontwikkeling
- Regelmatig houden van zogenaamde Gateway reviews voor een kritische blik van buiten.
- Bij de ontwikkeling werk ik samen met de medeoverheden en betrek ik andere stakeholders.

Vraag 17:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de versimpeling van de Ladder van duurzame verstedelijking?

Antwoord:

Voor het zomerreces ontvangt de Tweede Kamer van mij het voorstel voor de herziene Ladder van duurzame verstedelijking. De Ladder dient een aantal praktijkproblemen op te lossen waarover ik de Kamer in november 2015 heb geïnformeerd. Ik zet in op een goede implementatie van de herziene Ladder. De huidige handreiking wordt grondig herzien en zal straks ook best practices bevatten. Provincies en gemeenten zijn hierbij betrokken. Er wordt een helpdesk ingesteld en een communicatieplan opgesteld. Met het IPO en VNG wil ik afspraken maken over hoe om te gaan met de Ladder in de praktijk. Dit alles draagt bij aan de vereenvoudiging (motie Veldman/Ronnes, Kamerstuk 33 962, nr. 172) en optimalisatie (motie Cegerek, Kamerstuk 33 118, nr. 26) waar de Kamer om heeft gevraagd. Inzet is om de herziene Ladder onder de Bro in werking te laten treden begin 2017.

Vraag 18:

Hoeveel geld is er tot en met 2015 door het Rijk en door andere overheden uitgegeven aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) sinds de start? Kan aangegeven worden aan welke maatregelen en tot welk resultaat dit heeft geleid als het gaat om fijnstofvermindering? Kunt u een overzicht van de fijnstofvermindering geven in het aantal kilometers weg in de jaren 2009 tot en met 2015? Welk percentage komt door bronbeleid?

Antwoord:

Voor uitvoering van het NSL is via Hoofdstuk 12 in totaal 340 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is in vier tranches een bedrag van totaal afgerond 320 mln. aan acht provincies uitgekeerd. Voor de bedragen die in de derde en vierde tranche aan deze provincies zijn uitgekeerd, geldt de voorwaarde dat daar ten minste 50% cofinanciering door gemeenten of provincies tegenover moet staan. Dat betekent dat regionale overheden ten minste 233 mln. aan NSL-maatregelen bijdragen. Daarnaast is in het kader van het NSL-budget een bedrag van 10 mln. aan de stimuleringsregeling voor Euro-6 motoren toegevoegd. Aan proceskosten van het NSL

en voor opdrachten voor verkeersemisies is een bedrag van 10 mln. besteed.

Als gevolg van bronbeleid (Euro-5 norm) zijn vanaf 2011 roetfilters verplicht voor nieuwe dieselpersonenauto's en vanaf 2012 voor zwaardere dieselbestelauto's. Door fiscale stimulering (korting op de BPM) is bij dieselpersonenauto's de verkoop al ongeveer 4 jaar eerder, dus in 2007, omgegaan naar auto's met roetfilter. Roetfilters zijn zeer effectief in het afvangen van roetdeeltjes in de uitlaatgassen van dieselauto's. Dieselauto's met een goed werkend roetfilter stoten niet of nauwelijks roetdeeltjes uit. Het merendeel van de fijnstofvermindering is dan ook toe te schrijven aan Europees bronbeleid en nationale fiscale stimulering om schonere auto's eerder op de weg te krijgen dan verplicht volgens de Europese normstelling.

De reductie van fijn stof heeft de afgelopen jaren geleid tot een afname van de PM10 knelpunten langs wegen. In 2009 was sprake van 11,2 km waar de concentratie hoger lag dan Europese grenswaarde. In 2015 wordt dit in de monitoringsrapportage geschat op 10,1 km (Kamerstuk 30 175, nr. 224). Mijn verwachting is dat dit een overschatting is omdat in 2014 sprake was van 6,6 kilometer rijbaan waar de PM10 concentratie hoger ligt dan de Europese grenswaarde PM10.

Vraag 19:

Kan aangegeven worden aan welke maatregelen en tot welk resultaat dit heeft geleid als het gaat om NO_x-vermindering? Kunt u een overzicht geven van de NO_x-vermindering in aantallen kilometers weg in de jaren 2009 tot en met 2015? Welk percentage komt door bronbeleid?

Antwoord:

Het Europees bronbeleid voor voertuigen heeft de belangrijkste bijdrage geleverd als het gaat om de NO_x-vermindering. Vooral het beleid voor benzinemotoren en zware dieselvoertuigen is daarin effectief geweest. Zoals u bekend zit de NO_x-uitstoot van de personen- en bestelauto's met een dieselmotor nog niet op het gewenste niveau. Daarvoor is een nieuwe RDE-testprocedure ontwikkeld, waarbij de emissies ook onder normale rijomstandigheden worden gemeten en aan de norm moeten voldoen. Deze nieuwe testprocedure gaat vanaf 1 september 2017 geleidelijk zijn vruchten afwerpen. Daarnaast draagt de dieseltoeslag in de BPM en MRB, ter compensatie van de lagere accijns voor diesel, eraan bij dat het aantal nieuwe personenauto's met een dieselmotor niet toeneemt. De NO_x reductie heeft de afgelopen jaren geleid tot een afname van de NO₂ knelpunten. Bij aanvang van het NSL was er langs circa 1.100 km rijbaan sprake van een NO₂ concentratie hoger dan de Europese grenswaarde voor luchtkwaliteit. Naar verwachting ligt dit in 2015 rond de 12 km (Kamerstuk 30 175, nr. 224).

Vraag 20:

Op hoeveel kilometers weg wordt voldaan aan de normen van het European Road Assessment Programme (EuroRAP)? Welk percentage van de rijkswegen voldoet aan de VIND?

Antwoord:

De Europese organisaties van weggebruikers (zoals de ANWB in Nederland) en de autofabrikanten hebben samen met de Europese Commissie het European Road Assessment Programma (EuroRAP) opgesteld. Een onderdeel hiervan is de Road Protection Score (RPS). Deze methode maakt het mogelijk om de veiligheid van de inrichting van Europese wegen onderling met elkaar te vergelijken. Op basis van wegelementen wordt aan iedere weg een score toegekend, de

zogenoemde sterren. RWS heeft zichzelf als doel gesteld om uiterlijk in 2020 het gehele Rijkswegennet op het niveau van minimaal 3 RPS-sterren te hebben. Het Rijkswegennet heeft momenteel een totale lengte van 3.034 km. Hiervan voldoet 3010 aan het beoogde 3 sterren niveau. De overige 24 km voldoet aan het 2 sterren niveau.

De berekening van de VIND is gebaseerd op (wetenschappelijk) onderzoek naar de factoren die de risico's beïnvloeden. In de berekening wordt ook de werkelijk gereden snelheid meegenomen. Ook wordt rekening gehouden met risicocompenserende maatregelen. De VIND is momenteel nog in ontwikkeling. Daarom is nog niet aan te geven welk percentage voldoet aan de VIND.

Vraag 21:

Welk percentage van de gemeentelijke wegen voldoet aan veiligheidseisen van Cyclorap dan wel andere veiligheidssystemen vanuit bijvoorbeeld het CROW dan wel vanuit EuroRAP-systematiek?

Antwoord:

Dit percentage is bij het Rijk niet bekend. De inrichting van de gemeentelijke wegen is een decentrale verantwoordelijkheid en wordt daarom niet door het Rijk gemonitord.

Vraag 22:

Welk percentage van de provinciale wegen voldoet aan veiligheidseisen vanuit Proactief Meten van Verkeersveiligheid (ProMeV), dan wel andere veiligheidssystemen vanuit bijvoorbeeld het CROW dan wel vanuit EuroRAP-systematiek?

Antwoord:

Ik heb geen zicht in percentages die van toepassing zijn op de provinciale wegen. Wel ben ik regelmatig met hen in gesprek over de ontwikkeling van de risicogestuurde aanpak, Promev. Zo zijn er pilots gestart in Noord-Holland en Gelderland. De doorontwikkeling van Promev vindt dit najaar plaats.

Vraag 23:

Hoeveel geld is er uitgegeven in 2015 aan otteroversteekplaatsen? En met welk resultaat? Hoeveel extra dassen maken hier gebruik van?

Antwoord:

Naar aanleiding van het arrest van 4 november 2014 inzake de aanpak otterknelpunten heeft Rijkswaterstaat voor € 665.000,- aan maatregelen gerealiseerd ter bescherming van de otter. Het ging daarbij om het realiseren van faunapassages en afrastering. Ik beschik niet over informatie over de hoeveelheid extra dassen die hier gebruik van maken. Voor meer uitgebreide informatie over de ottermaatregelen en de effecten verwijs ik u graag naar de brief met antwoorden op vragen van leden Visser en Rudmer Heerema (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2654).

Vraag 24:

Hoeveel geld is er uitgegeven in 2015 aan vispassages?

Antwoord:

Rijkswaterstaat voert in het hoofdwatersysteem diverse maatregelen uit om kunstwerken passeerbaar te maken voor vissen. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatregelen als aangepast sluisbeheer en vistrappen. In 2015 is hier € 5,5 miljoen aan uitgegeven.

Vraag 25:

In hoeverre is er voldoende financieel bewustzijn en alertheid op de rechtmatigheid van financiële transacties bij de medewerkers van de beleidsafdelingen?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer constateert dat de beleidsmedewerkers onvoldoende financieel bewust en alert zijn op de rechtmatigheid van de financiële transacties. Om het financieel bewustzijn te verbeteren heeft het ministerie het project versterking financieel beheer beleidskern in gang gezet.

Vraag 26:

Welke rapporten zijn bij het ministerie bekend over de milieu, gezondheids- en klimaateffecten van het gebruik van LNG in de binnenvaart en scheepvaart? Zijn deze gedeeld met de Kamer?

Antwoord:

In het kader van het Energieakkoord zijn de effecten op klimaat en milieu van verschillende transportbrandstoffen waaronder LNG in de binnenvaart en scheepvaart in kaart gebracht. Er is niet expliciet gekeken naar gezondheidseffecten. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in de Brandstofvisie en actieagenda die vorig jaar zijn aangeboden aan uw Kamer (Kamerstuk 30 196, nr. 353). Onderliggend onderzoek is te vinden op de website van het Energieakkoord.

Vraag 27:

Kunt u voor projecten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die de afgelopen vijf jaar afgerond of begonnen zijn, aangeven hoeveel de financiële bijdragen van Rijk, provincie(s) en gemeente(n) waren en hoe deze tot elkaar in verhouding staan?

Antwoord:

In de begrotingsadministratie, net als in de Infrastructuurfondsbegroting zelf, wordt enkel onderscheid gemaakt tussen enerzijds bijdragen van het Rijk en anderzijds bijdragen van derden, waaronder bijdragen van bedrijven, de Europese Unie, provincies en gemeenten. Het gevraagde totaaloverzicht waarin naar een onderscheid wordt gevraagd tussen de herkomst van de bijdragen van derden is op korte termijn daarom niet door mij leverbaar. In het MIRT overzicht wordt overigens doorgaans wel per project aangegeven wat het taakstellend budget is en welke partijen daar welke bijdragen aan leveren.

Vraag 28:

Hoeveel fte zijn er per domein te weinig op het terrein van (respectievelijk) bouwprojecten, industriële automatisering, bouwtechnische functies en asset- en omgevingsmanagement?

Antwoord:

Hieronder staat het aantal uitstaande vacatures op 27 mei 2016:

- Domein omgevingsmanagement: 33 vacatures.
- Domein assetmanagement: 54 vacatures
- Domein industriële automatisering: 4 vacatures
- Domeinen bouwtechniek en -projecten: 106 vacatures

Vraag 29:

Hoe staat het met het project «de digitale overheid 2017»?

Antwoord:

lenM is aangesloten op het programma. De voortgang van Rijk Digitaal 2017 wordt periodiek door de Minister van BZK aan de TK gemeld, laatstelijk bij brief van 14 december 2015, Kamerstuk 26 643, nr. 381. De uitvoeringsorganisaties van lenM hebben hun processen rond vergunningverlening en/of (verplichte) melding – ook – digitaal beschikbaar gemaakt of zijn daar nog mee bezig. Bij aanpassing van reeds bestaande digitale dienstverlening aan burgers en bedrijven worden de mogelijkheden die de Generieke Digitale Infrastructuur biedt, meegewogen.

Vraag 30:

Is er inzicht in de leegstand van recreatiewoningen?

Antwoord:

Nee, er is geen inzicht in leegstand van recreatiewoningen. In principe worden recreatiewoningen niet permanent gebruikt waardoor het ook lastig te bepalen is wanneer je zou moeten spreken van leegstand.

Vraag 31:

Welke bedragen – vallend onder van de vennootschapsbelasting – zijn uitgegeven aan fiscale afschrijving van leegstand over de jaren 2012, 2013, 2014, 2015?

Antwoord:

Dit inzicht is niet beschikbaar. Op basis van de ingediende aangiften vennootschapsbelasting van betreffende ondernemingen is dit niet inzichtelijk te maken, omdat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen reguliere afschrijvingen en afschrijvingen vanwege leegstand. In dit verband dient in ogenschouw te worden genomen dat de fiscale afschrijving op vastgoed is beperkt op basis van art. 3.30a Wet IB 2001.

Vraag 32:

Hoeveel green deals zijn er binnen I&M afgesloten, met welke financiële bijdragen en wat zijn de resultaten?

Antwoord:

Binnen lenM zijn op dit moment 46 Green Deals afgesloten, waarvan 29 onder dit kabinet. Hoofdregel daarbij is dat in deze Green Deals geen financiële bijdrage wordt verstrekt. Jaarlijks ontvangt de Kamer een Voortgangsrapportage Green Deals, laatstelijk op 11 maart 2016 over de periode 2011–2015 (kst-33043-65). In aanvulling daarop is een externe effectevaluatie uitgevoerd. De Minister van EZ zal deze nog voor het zomerreces aan de Kamer sturen.

Vraag 33:

Hoeveel bedraagt de uitstoot van CO₂ van vuilstortplaatsen? Hoe wordt dit gemonitord?

Antwoord:

De uitstoot van broeikasgassen bij stortplaatsen vindt plaats in de vorm van methaan (CH₄) en koolstofdioxide (CO₂). In 2014 werd 125,8 kiloton methaan geëmitteerd vanuit stortplaatsen. Dit komt overeen met 3.146 kiloton CO₂-equivalenten. De directe uitstoot van CO₂ vanuit stortplaatsen in 2014 bedroeg 423,0 kiloton. Deze vrije emissie van CO₂ is van biogene oorsprong en behoeft daarom niet te worden gerapporteerd in het kader van (inter)nationale verplichtingen. De totale emissie in CO₂-equivalenten in 2014 bedroeg 3.569 kiloton.

De monitoring van de emissies vindt jaarlijks plaats aan de hand van een model. Hierin is al het afval opgenomen dat sinds 1945 op een stortplaats is gestort. Rekening wordt gehouden met onder meer de hoeveelheid gestort afval, de aard van het gestorte afval en de hoeveelheid stortgas die wordt afgevangen.

Vraag 34:

Wat is het subsidiebeleid bij het vermijden van tonnen CO₂-uitstoot bij de onderdelen isolatie, zonneboilers, aardwarmte, aardwarmte en groengasrijden?

Antwoord:

De subsidies voor isolatie, zonneboilers, aardwarmte en groengasrijden zijn in eerste instantie ingegeven om de doelstellingen voor energiebesparing en hernieuwbare energie te realiseren, zoals afgesproken in de EU of in het SER Energieakkoord. Daartoe gelden voor elke regeling specifiek voorwaarden om ervoor in aanmerking te komen.

Vraag 35:

Wat is een maatschappelijk verantwoord bedrag van één ton CO₂?

Antwoord:

Dit hangt af van de invulling die wordt gegeven aan de term «maatschappelijk verantwoord», maar duidelijk is dat de huidige prijs per ton CO₂ het ETS momenteel weinig effectief maakt als prikkel voor investeringen in o.a. duurzame energie en energiebesparing. In mijn brief van 13 mei jl. (Kamerstuk 21 501-08, nr. 624) ga ik in op de reeds getroffen maatregelen om het ETS te versterken, de mogelijkheden hiervoor bij de herziening van de Europese richtlijn voor emissiehandel en de toekomstige overwegingen bij verdere verbetering van het ETS.

Vraag 36:

Hoeveel bedraagt de CO₂-uitstoot bij de open te houden vuilstortplaatsen (onder de noemer van zogenaamde verduurzaming) voor een periode van 25 jaar?

Antwoord:

In 2014 heeft Royal Haskoning DHV een studie uitgevoerd naar methaanreductie bij drie potentieel duurzame stortplaatsen (PDS)¹ Op basis van deze studie blijkt de totale methaanemissie uit deze drie in totaal ca. 0,12 Mton CO₂ equivalenten per jaar te bedragen. De emissie van methaan uit open stortplaatsen is in het begin het grootst. Omdat naar verwachting de emissie van methaan in de loop der jaren zal dalen, kan voorsnog niet goed worden ingeschat wat uiteindelijk (in 2025, na afloop van het experiment als uitvoering van de Green Deal Introductie Duurzaam Stortbeheer) de totale emissie zal zijn (Kamerstuk 21 501-33, nr. 592). De (tussentijdse) evaluatie van de Green Deal Introductie Duurzaam Stortbeheer wordt in 2020 uitgevoerd en zal hier meer inzicht in geven.

Vraag 37:

Hoeveel vuilstortplaatsen zijn inmiddels (experimenteel) afgedekt met zonnepaneel-folie?

Antwoord:

Er is momenteel nog geen afvalstortplaats in Nederland die in het geheel is afgedekt met zonnepaneel-folie. Wel wordt er op dit moment een proef met zonnepaneel-folie uitgevoerd op een stortplaats in Rotterdam (VBM

¹ Definitief rapport Methaanreductie bij PDS locaties van Royal Haskoning DHV van 28 maart 2014.

Maasvlakte). Hierbij zijn enkele tientallen vierkante meters van de afvalstortplaats bedekt met zonnepaneel-folie. De proef loopt tot eind 2016. Daarna zullen de resultaten worden geëvalueerd.

Vraag 38:

Wat is precies aan voortgang geboekt bij de zes brede MIRT-onderzoeken en twee MIRT-verkenningen? Wat is de meerwaarde van deze nieuwe benadering?

Antwoord:

De nieuwe benadering maakt energie los bij betrokken partijen en helpt te komen tot een gezamenlijk beeld van de opgaven. Het verbinden van de bereikbaarheidsopgave in een gebied met andere ruimtelijk-economische opgaven en het betrekken van een brede groep stakeholders leidt daarbij tot zicht op meer integrale, samenhangende en gebiedsgerichte oplossingen, dan bij een traditionele aanpak en kan leiden tot een bredere draagvlak voor die oplossingen. Bovendien wordt met de nieuwe benadering rekening gehouden met toekomstige onzekerheden door uit te gaan van een flexibele, stapsgewijze aanpak.

Alhoewel de MIRT-onderzoeken en MIRT-verkenningen nog volop bezig zijn, kunnen als voorlopig resultaat wel al een aantal concrete voorbeelden van de meerwaarde van deze nieuwe benadering worden genoemd, zoals:

- Bij de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn komt uit onderzoek naar voren, dat oplossingen op het spoor (Hoornse lijn) en lange afstand fietsverbindingen in potentie een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave. Ook wordt hier onderzocht wat de effecten zijn van ruimtelijke ontwikkelingen in Zaanstad op de bereikbaarheid.
- Bij het voorbereiden van de MIRT-verkenning Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport is een scenariobenadering naar voren gekomen, waarbij de effecten van verschillende groeiscenario's voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling in Lelystad, waar onder voor Lelystad Airport, op de bereikbaarheid onderzocht kunnen worden.
- Bij het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam wordt nadrukkelijk gekeken naar de economische ambitie en bijbehorende economische opgave van de regio 't Gooi en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van het gebied.

Elk van de onderzoeken doorloopt dezelfde vier stappen: kwartiermaken, brede (probleem)analyse, uitwerken oplossingsrichtingen en besluitvorming. De onderzoeken kennen echter een eigen planning aangezien steeds de aansluiting gezocht wordt met de processen van de betrokken medeoverheden en andere partijen. Twee onderzoeken zijn inmiddels afgerond.

- De kwartiermakersfase van het MIRT Onderzoek Kennisas A2 Utrecht -Eindhoven is eind 2015 afgerond. Geconstateerd is dat er géén sprake is van Kennisas. Er is eerder sprake van een «kralenketting», met verkeersdruk vooral rond de steden. De «kraal Utrecht» krijgt geen specifiek vervolg, rijk en regio zetten hier in op de lopende OV-onderzoeken. De kralen: A2 Zuid en de A67 hebben een vervolg gekregen in Bereikbaarheid Zuid Nederland.
- Bij de afronding van het MIRT-onderzoek Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport juni 2015 is een bestuursconvenant gesloten tussen de gemeente Lelystad, de provincie Flevoland en het Rijk. Besloten is de benodigde maatregelen uit te werken in deelprojecten, die onderling raakvlakken hebben. Sinds begin 2016 werkt IenM aan de startbeslissing voor de verkenning Lelystad-Almere.

De MIRT-onderzoeken Noordwestkant en Oostkant Amsterdam zaten eind 2015 in de analysefase, die inmiddels nagenoeg is afgerond. Voor de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn is dit voorjaar de analysefase afgerond en de oplossingsrichtingenfase gestart. Daarbij wordt gekeken hoe de verschillende modaliteiten kunnen bijdragen aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgaven. Voor het MIRT-onderzoek Den Haag–Rotterdam is eind 2015 de kwartiermakersfase afgesloten en wordt in gezamenlijke opdracht van rijk en regio gewerkt aan de gecombineerde analyse- en oplossingsfase. Voor de Goederenvervoercorridor Oost is eind 2015 afgesproken dat er wordt opgetrokken met de Goederencorridor Zuid. In die constellatie wordt gewerkt richting een samenhangend eindresultaat.

Vraag 39:

Hoe geeft u concreet uitvoering aan de nieuwe aanpak bereikbaarheid waarbij ov, spoor, weg en water worden benaderd als één bereikbaarheidssysteem en waarbij burgers en hun reisgedrag centraal staan?

Antwoord:

De nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven wordt voor de korte termijn invulling gegeven via het programma Beter Benutten en voor de langere termijn via de brede Meer Bereiken-aanpak; zie antwoord op vraag 38.

Vraag 40:

Welk traject is er precies gestart met de decentrale overheden in het kader van de verkeersveiligheid om de gelden zo effectief mogelijk te besteden?

Antwoord:

In 2015 hebben de overheden (rijk, provincies, twee grote vervoerregio's en gemeenten) besloten samen te werken en daarbij in te zetten op een nieuwe, risicogestuurde aanpak met behulp van Safety Performance Indicators (SPI's). Achterliggende reden is dat een goede registratie van ongevallen wel belangrijk is, maar niet voldoende is om achterliggende oorzaken van ongevallen op te sporen. Toevalsfactoren kunnen een grote rol spelen. Door risico indicatoren te hanteren wordt niet langer reactief en ad hoc gereageerd, maar pro actief en structureel. Middelen kunnen daarmee ook gericht worden ingezet.

Het IPO heeft in samenwerking met de SWOV deze aanpak uitgewerkt tot de methode Proactief Meten Verkeersveiligheid (ProMeV), en er zijn al een reeks pilots uitgevoerd. Ook RWS heeft een methodiek waarbij de kwaliteit van het wegennet wordt getoetst en risico's kunnen worden afgewogen (VIN). Door het in kaart brengen en delen van kennis kunnen overheden elkaar hierin versterken.

Vraag 41:

Hoe verhoudt de conclusie dat door het nieuwe beleid logistiek maatwerk kan worden geleverd en dat een efficiencywinst in bedieningsprocessen mogelijk was, zich tot de zeer kritische geluiden van de binnenvaartsector en de lagere overheden over het door het Rijk gevoerde beleid op dit dossier?

Antwoord:

De sector is vanaf het begin van de taakstelling kritisch geweest. Er is zeer intensief overlegd tussen rijk, sector en rijk. Uiteindelijk is mede op verzoek van de Kamer een afspraak gemaakt over de versoerde bedientijden, invoeren van bedienen op afstand en een toekomstperspectief met bestuurlijke regio's. Deze zijn ook met de sector besproken waaronder bijvoorbeeld het centraal overleg vaarwegen waarin EVO, BLN

en de vereniging van water bouwers zitting hebben. Ik heb begrepen dat niemand het leuk vond om te bezuinigen op de service op de vaarwegen maar ik denk ook dat met het huidige pakket de ontwikkeling van het goederen vervoer adequaat kan worden afgehandeld.

Vraag 42:

Welke concrete resultaten zijn er reeds behaald door «smart mobility» op de Europese politieke agenda te zetten?

Antwoord:

Er is tijdens de Informele transportraad op 14 april een belangrijke stap gezet naar een meer gezamenlijke aanpak van zelfrijdend vervoer: met transportministers van de 28 lidstaten is voor het eerst op politiek niveau gesproken over zelfrijdende voertuigen en auto's en vrachtwagens die connected zijn. De Declaration of Amsterdam die oproept tot Europese samenwerking is breed omarmd en leidt tot een concrete agenda voor de komende tijd. Met het omarmen van de Declaration of Amsterdam hebben de EU-lidstaten de ambitie uitgesproken in 2019 een framework te hebben om ervoor te zorgen dat er ook internationaal geen belemmeringen zijn voor de interoperabiliteit van voertuigen met nieuwe technieken. Dit om te voorkomen dat er bij elke grens een ander werkend systeem bestaat.

In het kader van Beter Benutten zijn in de uitgevoerde ITS projecten daarnaast Europese standaarden toegepast en verder uitgewerkt. Bijvoorbeeld in de projecten Spookfile, data top 8 en Brabant In Car III. De stimulering van nieuwe reisinformatiediensten heeft op jaarbasis 1,1 miljoen spitsmijdingen opgeleverd in de 12 regio's van Beter Benutten.

Daarmee is een bijdrage geleverd aan de praktische toepassing van de standaarden en de verdere ontwikkeling daarvan. Bedrijven kunnen de ervaring met de projecten toepassen bij projecten buiten Nederland.

Vraag 43:

Welke stappen zijn wat betreft het dossier Schiphol inmiddels gezet naar aanleiding van de motie-De Boer c.s. (Kamerstuk 34 300 A, nr. 26)?

Antwoord:

Met de motie De Boer heeft u mij gevraagd op zoek te gaan naar ruimte binnen de begroting t.b.v. Schiphol en grensoverschrijdend vervoer. Op dit moment ben ik daar druk mee bezig. Ik zal u daarover voorafgaand aan het AO MIRT van 23 juni informeren. Op dit moment loopt t.a.v. Schiphol de voorbereidende fase op een MIRT verkenning, de kwartiermakerfase. Samen met Schiphol, NS en de stadsregio Amsterdam heb ik een intentieovereenkomst getekend om een MIRT verkenning te starten voor de vernieuwing en uitbreiding van de multimodale knoop Schiphol. Gezamenlijk met Schiphol, NS en de stadsregio Amsterdam werk ik aan een sluitende begroting voor het project.

Vraag 44:

Welke stappen zijn wat betreft het dossier grensoverschrijdend openbaar vervoer inmiddels gezet naar aanleiding van de motie-De Boer c.s. (Kamerstuk 34 300 A, nr. 26)?

Antwoord:

Over de stand van zaken van de genoemde motie wordt u voor het AO MIRT van 23 juni 2016 geïnformeerd. Voor de verbindingen tussen Eindhoven en Düsseldorf en Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen wordt gezamenlijk met de provincies Brabant en Limburg onderzoek gedaan

naar kansrijke oplossingen. Dit onderzoek loopt nog en wordt naar verwachting eind 2016 afgerond. Vooruitlopend hierop wordt bekeken welke no regret-maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden om in ieder geval het kort grensoverschrijdend treinverkeer tussen Nederland en Duitsland te verbeteren. Hierover zal ik u indien mogelijk nog vóór de start van het zomerreces van 2016 informeren. Dit laatste hangt er vanaf of rijk en regio de financiering van de beoogde no regret-maatregelen gezamenlijk rond kunnen krijgen. Zie ook vraag 43

Vraag 45:

Kunt u uiteenzetten wat de resultaten zijn van het verbeterprogramma stoptonendsein?

Antwoord:

In de afgelopen jaren zijn zowel het aantal stoptonend sein passages (STS-passages) als de daaraan verbonden risico's verminderd als gevolg van het zogenaamde STS-verbeterprogramma. Zo is het aantal STS-passages gedaald van 170 in 2013 naar 112 in 2014 en 100 in 2015. Zoals aangegeven in het op 8 december 2015 naar uw Kamer gestuurde Jaarverslag Spoorveiligheid 2014 van ILT (Kamerstuk 29 893, nr. 200) is deze daling onder andere gerealiseerd als gevolg van de verschillende maatregelen uit het STS-verbeterprogramma, zoals de aanleg van Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv), het conflictvrij plannen van treinen, zodat deze als het ware in «een groene golf» kunnen rijden en daardoor geen rode seinen meer tegenkomen, en de verbetering van de veiligheidscommunicatie, in het bijzonder tussen machinist en treindienstleider. In het 4^e kwartaal van 2016 zal ik uw Kamer door middel van het Jaarverslag Spoorveiligheid 2015 van ILT nader informeren over de analyse van de STS-passages die in 2015 hebben plaatsgevonden. De in voorgaande jaren apart naar uw Kamer gestuurde jaarlijkse STS-rapportage van ILT zal vanaf dit jaar integraal onderdeel uitmaken van het Jaarverslag Spoorveiligheid van ILT.

Vraag 46:

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

Antwoord:

Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 8 december 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 199) zet ik, samen met de spoorsector, de aanpak van het STS-verbeterprogramma onverminderd voort. Zo wordt momenteel het aantal seinen dat van ATB-Vv is voorzien verder uitgebreid op de zogenaamde «A2-corridor» tussen Alkmaar en Maastricht en op de Brabantroute tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Daarmee zullen medio 2017 ongeveer 2900 seinen uitgerust zijn met ATB-Vv. In 2017 zal ik uw Kamer een voorstel sturen over de mogelijke verdere implementatie van ATB-Vv op basis van onder andere de extra bijdrage aan de spoorveiligheid, de meest recente inzichten over de verdere ERTMS-implementatie en de beschikbare financiële ruimte. Verder wordt het waarschuwings-systeem ORBIT (Oogst RemcurveBewaking In Trein) geïmplementeerd in de treinen van NS en wordt momenteel de praktijkproef met het zogenaamde «verzwaarde remcriterium» uitgevoerd. Bij verzwaring van het remcriterium moet de machinist zwaarder remmen om te voorkomen dat het ATB-systeem ingrijpt. Hierdoor worden de kans op een STS-passage en de risico's als die toch plaatsvindt verder teruggedrongen.

Vraag 47:

Wat is de status van de inhoudelijke overeenstemming inzake NO_x Emission Control Areas (NECA's)? Wat is de inhoud, planning en consequenties?

Antwoord:

De Noordzeelanden hebben in 2015 een akkoord bereikt om een Noordzee NECA status aan te vragen bij de International Maritime Organization (IMO), parallel met een Oostzee NECA-aanvraag.

De Oostzeelanden zijn in maart 2016 akkoord gegaan met het voorstel van de Noordzeelanden voor zo'n parallelle aanvraag. De Noordzeelanden en Oostzeelanden zijn nu in overleg over de laatste details van een aanvraag bij de IMO. Het streven is om de voorstellen voor het IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC70) overleg in oktober 2016 in te dienen. Als MEPC70 de voorstellen goedkeurt, zouden de voorstellen in mei 2017 definitief kunnen worden aangenomen door de IMO.

Als de IMO goedkeuring geeft, moeten vanaf 1 januari 2021 alle nieuwe schepen in de Noordzee en Oostzee voldoen aan NO_x-normen die ruim 70% strenger zijn dan de huidige normen. Met deze maatregelen wordt op langere termijn een significante bijdrage geleverd aan een schonere luchtkwaliteit in Nederland.

Vraag 48:

Welke vorderingen heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2015 gemaakt ten aanzien van verbeteringen van het vlagregister? Kunt u dit toelichten?

Antwoord:

De ILT heeft gewerkt aan het terugdringen van de doorlooptijd van aanvragen en registratieverzoeken en aan het voorkomen van administratieve fouten bij aanvrager en behandelaar. Daarnaast werkt de ILT aan de ontwikkeling van digitale dienstverlening. Daarbij ontwikkelt zij in samenwerking met de gebruiker een nieuw digitaal systeem voor het aanvragen en behandelen van vergunningen en ontheffingen. Hiervoor worden ook nadere afspraken gemaakt met het Kadaster en Kiwa.

Vraag 49:

De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie SZW (ISZW) en de Douane zijn bezig met één frontoffice voor toezichtactiviteiten aan de buitengrens logistieke keten. Hoe staat het hier nu mee? Geldt dit ook voor de zeevaart en short sea shipping? Welke besparing levert dit op en betekent dit dat de toezichtkosten in de haven navenant kunnen dalen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord:

Het Single Window Handel en Transport (SWH&T) leidt tot vermindering van regeldruk en een effectiever en efficiënter overheidsoptreden. Het SWH&T ondersteunt data-uitwisseling tussen bedrijfsleven en overheid via één centraal informatiepunt aan de kant van de overheid. Ook alle meldingen rond zeevaart en short sea shipping kunnen straks op één plek gemeld worden, dat ook leidt tot vermindering van de administratieve lasten. Het SWH&T wordt nu getest en treedt in 2016 in werking.

Vraag 50:

Welke concrete acties zijn er tot nu toe uitgevoerd om gemeenten voor te bereiden op de Omgevingswet?

Antwoord:

Ik heb in juni 2015 met de koepels een bestuursakkoord afgesloten waarin is vastgelegd dat het ministerie en de koepels gezamenlijk de implemen-

tatie van de Omgevingswet (Ow) vormgeven. Onder coördinatie van Rijkswaterstaat is in vervolg hierop het programma «Aan de slag met de Omgevingswet» gestart. Binnen dit programma zijn bijeenkomsten (regiobijeenkomsten, roadshows) gehouden om gemeenten bewust te maken van de veranderingen die de Omgevingswet met zich meebrengt. De komende maanden worden in het gehele land nog diverse bijeenkomsten gehouden. Daarnaast is een opzet gemaakt voor ondersteuning van lopende en nog te starten pilots, werkateliers en experimenten. Door deze ondersteuning worden gemeenten gestimuleerd en gefaciliteerd te oefenen met de nieuwe Omgevingswet. De uitkomsten hiervan worden vertaald in «best practices» die door andere gemeenten gebruikt kunnen worden. De «Nu Al Eenvoudig Beter»-activiteiten en de experimenten onder de Crisis- en herstelwet (Chw) zijn voortgezet. Verder is een plan van aanpak opgesteld voor een opleidingsprogramma voor gemeenten en omgevingsdiensten. Ook wordt gewerkt aan een aanpak voor gaming en specifiek hierbinnen de aanpak voor een game voor het onderwijs (motie Smaling). Tenslotte is een project gestart gericht op participatie. Dit zal resulteren in een handreiking Participatie zoals toegezegd tijdens de behandeling in de EK. De genoemde activiteiten gelden overigens ook voor provincies en waterschappen.

Vraag 51:

Welke concrete stappen gaat u zetten om gemeenten voor te bereiden op de Omgevingswet?

Antwoord:

De implementatie zal gefaseerd plaats vinden, zodat wordt aangesloten op de ontwikkeling van wet- en regelgeving en de behoefte van gemeenten en andere bevoegd gezagen. Het jaar 2016 staat in het teken van bewustwording en kennisoverdracht en de jaren daarna vindt verbreding, verdieping en verankering plaats. Dit zorgt ervoor dat voor de inwerkingtreding gemeenten kunnen werken conform de wet. Zie ook mijn antwoord op vraag 50.

Vraag 52:

Kan er een overzicht komen van alle wetwijzigingen die via AMvB's onder de opeenvolgende tranches van de Crisis- en herstelwet in bestaande wetten hebben plaatsgevonden?

Antwoord:

De artikelen 2.2 en 2.4 van de Crisis- en herstelwet maken het mogelijk om bij AMvB onder voorwaarden van wet- en regelgeving af te wijken. Deze afwijkingen hebben een tijdelijk karakter en gelden voor specifieke projecten en gebieden. De tranches van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet maken het derhalve niet mogelijk om wijzigingen in bestaande wetten aan te brengen. Voor een overzicht van de afwijkingen die mogelijk zijn gemaakt onder de vigeur van de Crisis- en herstelwet verwijs ik u naar het antwoord op vraag 53.

Vraag 53:

Kan er een overzicht komen van de artikelen uit bestaande wet- en regelgeving waar onder de Crisis- en herstelwet bij aangewezen ontwikkelingsgebieden en experimenten van mag worden afgeweken?

Antwoord:

In de bijgevoegde tabel (bijlage 1A²) worden schematisch de afwijkingen weergegeven die van toepassing zijn op ontwikkelingsgebieden en de duurzame innovatieve experimenten van de Crisis- en herstelwet. De

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

artikelen in de betreffende wetgeving waarvan afgeweken wordt zijn niet gedrukt. Voor deze manier van weergeven is gekozen omdat de werking van een afwijking alleen volledig weergegeven wordt, wanneer deze in de context van het artikel wordt gezien.

Ontwikkelingsgebieden

In het kader van de ontwikkelingsgebieden wordt op wetsniveau afgeweken van wet- en regelgeving. De afwijkingen scheppen de kaders voor het bestemmingsplan-plus, dat voor deze gebieden mag worden opgesteld. De gebieden waar dit artikel voor geldt worden aangewezen in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Aan de gemeenten die aangewezen zijn als ontwikkelingsgebied wordt de mogelijkheid geboden om gedurende tien jaar af te wijken van een aantal wetten. In artikel 2.3, onder 7 wordt nader gespecificeerd om welke wetten het gaat. In het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt vervolgens gespecificeerd van welke artikelen in deze wetten mag worden afgeweken. Er mag niet afgeweken worden van wet- en regelgeving die voortvloeit uit bindende besluiten van de Raad van de Europese Unie, van het Europees parlement en de Raad gezamenlijk of van de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Vraag 54:

Kan dieper worden ingegaan op de vraag op welke wijze het proces rondom het vormgeven van de nationale omgevingsvisie ingericht zal worden?

Antwoord:

Conform de Omgevingswet stelt het Rijk een integrale visie op het beleid voor de fysieke leefomgeving op.

In het programma Nationale Omgevingsvisie werken departementen, provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en burgers samen aan de ontwikkeling van een Nationale Omgevingsvisie. Kennisinstanties en adviesraden hebben advies geleverd over proces en inhoud van de Nationale Omgevingsagenda en de Nationale Omgevingsvisie.

Als tussenstap richting de Nationale Omgevingsvisie wordt momenteel de Nationale Omgevingsagenda opgesteld. Daartoe wordt de breedte en diversiteit van de fysieke leefomgeving in beeld gebracht. De agenda beschrijft de uitkomsten van deze verkenning en het proces richting de Omgevingsvisie. In het najaar van 2016 wordt de agenda afgerond.

Op basis van de agenda worden beleidsalternatieven uitgewerkt. Vervolgens wordt gewerkt aan voorkeursbeleidsalternatieven en handelingsperspectieven op nationale schaal.

Het is aan een volgend kabinet om politieke keuzes te maken en uiteindelijk de Nationale Omgevingsvisie vast te stellen.

Vraag 55:

Zijn er financiële middelen gepaard gegaan bij de stappen die u hebt gezet op het gebied van Agenda Stad? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

Vanuit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie draag ik aan de eerste fase van de city deal Klimaatadaptatie € 15.000,- euro bij en aan het Living Lab Klimaatadaptatie Overijssel maximaal € 125.000,- euro. Aan het Living Lab Utrecht Slimme en Gezonde Stad wordt door lenM tot eind 2018 € 300.000,- bijgedragen vanuit het programmabudget voor Slimme en Gezonde Stad. De totstandkoming van dit living lab heeft lenM tot op heden € 4.500,- gekost.

Vraag 56:

Wanneer wordt het programma Structuurvisie Mainport Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) ter goedkeuring aan de Kamer voorgelegd? En hoe verhoudt zich dit tot de voornemens uit de Actieagenda Schiphol?

Antwoord:

De beleidsnota Mainport en Metropool voortkomend uit het programma SMASH is als bijlage bij de Actieagenda Schiphol naar de Tweede Kamer gezonden (2016D8347).

Vraag 57:

Op welke wijze wordt duurzaamheid vormgegeven in de MIRT-projecten? Welke financiën zijn hiermee gemeoid?

Antwoord:

Duurzaamheid wordt in het MIRT als volgt vormgegeven.

Bij MIRT onderzoeken en verkenningen gebeurt dit door breed te kijken naar de opgaven en (meekoppel)kansen in het gebied, inclusief op het gebied van bijv. energie en klimaat, gezondheid en natuur of landschap (o.a. door toepassing van de omgevingswijzer en ambitieweb).

In de MIRT planuitwerking en realisatie wordt de markt uitgedaagd om met slimme en innovatieve oplossingen te komen, onder andere door toepassing van de instrumenten CO₂ prestatieladder en Dubocalc (materialegebruik).

De financiën worden op verschillende manieren geregeld. Soms vindt de financiering van maatregelen plaats door medeoverheden. Voorbeelden hiervan zijn de projecten Luwtmaatregelen Hoornse Hop (medefinanciering recreatieve maatregelen door de provincies Noord Holland en Flevoland) en de versterking Houtribdijk (natuurontwikkeling en recreatie door provincie en gemeente gefinancierd). Op andere moment loopt het mee in de aanbesteding van marktpartijen. Ook gaat het over pilotprojecten waar door meerdere partijen wordt bijgedragen, inclusief vanuit subsidies. Het is overigens niet zo dat duurzaamheid altijd geld kost. Bij de A6 Almere Centrum Weerwaterzone worden, door te hebben nagedacht over duurzaamheid en het ontwerp, besparingen ingeboekt door minder zandophoging/lagere overkluizing.

Vraag 58:

In hoeverre zijn de afgekeurde keringen uit de derde en verlengde derde toetsing opgenomen in het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)? Welk percentage is hierin niet opgenomen en wat betekent dat voor de waterveiligheid?

Antwoord:

Uit de derde en de verlengde derde toetsing kwam naar voren dat ongeveer de helft van de afgekeurde primaire waterkeringen ook in de tweede toetsronde niet aan de normen voldeed. Dit deel is opgenomen in destijds reeds lopende uitvoeringsprogramma's zoals het HWBP-2, Ruimte voor de rivier, Maaswerken en Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde. De andere helft van de afgekeurde primaire waterkeringen is opgenomen in het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma. Met uitvoering van de genoemde programma's wordt gewerkt aan het verbeteren van de waterveiligheid met als doel dat alle primaire waterkeringen uiterlijk in 2050 aan de nieuwe normen voldoen.

Vraag 59:

In hoeverre zijn de doelstellingen uit de topsector behaald?

Antwoord:

In aanloop naar het algemeen overleg Water van 16 juni 2016 stuur ik u een brief met de actuele stand van zaken ten aanzien van diverse wateronderwerpen. Daarin zal ik u ook nader informeren over het behalen van de doelstellingen van Topsector Water.

Vraag 60:

Welke resultaten zijn er behaald met Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS)? In hoeverre dragen waterschappen ook bij aan ontwikkelingssamenwerking en wordt de afstemming gezocht in het kader van effectiviteit?

Antwoord:

Het belangrijkste onderdeel van de Homogene Groep Internationale Samenwerking op het terrein van water is het programma Partners voor Water 3. Hiermee zijn langlopende samenwerkingsrelaties opgebouwd met een zevental deltalanden (Bangladesh, Colombia, Egypte, Indonesië, Mozambique, Myanmar en Vietnam), waarbinnen een groot aantal projecten is uitgevoerd. Door stimulering middels het subsidie-instrument van Partners voor Water 3 hebben bedrijven, kennisinstellingen en NGO's nieuwe producten en markten kunnen ontwikkelen. Daarnaast zijn er veel andere activiteiten georganiseerd die hebben bijgedragen aan een betere positionering en onderlinge samenwerking van Nederlandse partijen uit de watersector in het buitenland en de ontwikkeling van de (internationale) visie en ambitie van de Nederlandse watersector.

De afgelopen maanden heeft het organisatieadviesbureau Berenschot een externe evaluatie van het programma Partners voor Water 3 uitgevoerd. Het evaluatierapport wordt in juni aangeboden aan uw Kamer en schetst een beeld van bereikte resultaten en de effectiviteit van het programma en geeft een beoordeling hiervan.

Ook de Waterschappen dragen bij aan ontwikkelingssamenwerking. Hun inzet richt zich op kennisoverdracht ten aanzien van Water Governance (bestuurlijke aspecten rondom water) en specifieke samenwerking voor uitwisseling van kennis over financiering, integraal waterbeheer en (digitale) data. In landen zoals Vietnam, Indonesië en Zuid-Afrika werken waterschappen en de ministeries van BZ en IenM nauw samen in onderdelen van het programma Partners voor Water. De Unie van Waterschappen heeft te kennen gegeven de samenwerking met het oog op de Internationale Waterambitie verder te willen versterken. Hiertoe hebben recent gesprekken plaatsgevonden tussen het bestuur van de Unie van Waterschappen en Minister Ploumen, mijzelf en met verschillende DG's en directeuren.

Vraag 61:

Waarom verleent de rijksoverheid subsidie aan waterschappen in het kader van kinderopvang?

Antwoord:

Sinds 1 januari 2012 mogen lokale overheden op grond van de Uitvoeringsregeling Invorderingswet 1990 bij het bepalen van het netto-bestedbaar inkomen in het kader van de kwijschelding rekening houden met de netto-kosten van kinderopvang. Ter compensatie van de gedeelde inkomsten van de gemeenten en waterschappen heeft het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid € 10 miljoen per jaar beschikbaar gesteld. Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling kwijschelding door waterschappen van 12 maart 2013 gaat het voor de waterschappen om € 2 miljoen per jaar tot 1 januari 2018. Dit geld wordt via het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid beschikbaar gesteld aan het Ministerie van IenM die de regeling voor wat betreft de waterschappen uitvoert. Tot op heden hebben zes waterschappen van deze regeling

gebruik gemaakt. Aangezien het bedrag door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ter beschikking is gesteld met een specifiek doel wordt jaarlijks het niet gebruikte deel aan het ministerie teruggestort.

Vraag 62:

Op welke wijze wordt er in de toekomst zorg voor gedragen dat het doelbereik van het onderdeel ruimtelijk instrumentarium, oftewel de invulling van de systeemverantwoordelijkheid, wordt aangegeven?

Antwoord:

Het doelbereik wordt tweejaarlijks gemonitord door het PBL in de monitor infrastructuur en ruimte. Deze monitor geeft de ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van de 13 nationale belangen uit de SVIR. Dit wordt in de toekomst voortgezet en bij wijziging van beleid en het instrumentarium zal de monitor daarop worden toegepast.

Vraag 63:

Wat verklaart de hogere uitgaven aan subsidies op artikel 13.01.02?

Antwoord:

De hogere uitgaven op 13.01.02 ten opzichte van de begroting 2015 bedraagt € 0,966 mln. Deze hogere uitgaven hebben voor € 0,64 mln. te maken met de subsidietoekenning aan Verdus inzake de duurzame Dynamiek in de Delta. Als gevolg van vertraging is deze pas in 2015 afgewikkeld in plaats van 2014.

Hiernaast is in het kader van het Jaar van de Ruimte een eenmalige subsidie toegekend aan Platform31. Het Jaar van de Ruimte werd door lenM ondersteund en is belangrijk ter voorbereiding van de Nationale Omgevingsvisie. Ik heb besloten eenmalig een subsidie te verstrekken en vervolgens de subsidierelatie met het Platform31 geheel af te bouwen en over te gaan naar gebundelde opdrachtvertrekking in volledige concurrentiestelling met een dynamisch aankoopstelsel voor ruimtelijke kennisontwikkeling.

Daarnaast is door mij een subsidie toegekend voor een publicatie van de resultaten van de Dutch Approach van Rebuild bij Design (een strategie toegepast in de VS inzake waterveiligheid). Het doel van de publicatie draagt bij aan de doelstellingen uit de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AARO).

Vraag 64:

Waaruit bestaan de wettelijke taken, ondersteuning van de beleidsontwikkeling, het organiseren van een kennis en expertisenetwerk en daarmee de overheden faciliteren ten aanzien van de thema's Bodem en Ondergrond door Rijkswaterstaat? Maakt bodemdaling hier onderdeel van uit?

Antwoord:

De gevraagde taken en rollen staan beschreven in het Rijkswaterstaat Bodem+ jaarwerkplan 2016 dat digitaal te raadplegen is via:

<http://www.magazinesrijkswaterstaat.nl/bodemplus/2016/02/index>

De wettelijke taken worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd in mandaat van Minister van lenM:

- De beoordeling van aanvragen om baggerspecieverklaring obv de Wet belastingen op milieugrondslag;
- De beoordeling van aanvragen niet-reinigbaarheidsverklaringen grond op basis van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen;
- Kostenverhaal namens de Staat der Nederlanden obv de Wet bodembescherming;
- De beoordeling van aanvragen erkenningen kwaliteitsborging bodemheer obv het Besluit bodemkwaliteit;

- De beoordeling van aanvragen gelijkwaardigheidsverklaringen IBC obv het Besluit bodemkwaliteit en
- Publicatie van het landelijke register van Fabrikant-Eigen Verklaringen obv het Besluit bodemkwaliteit.

De ondersteuning door Rijkswaterstaat focust zich op ondersteuning van IenM voor de Aanvullingswet bodem en het Uitvoeringsbesluit bodem Omgevingswet en ondersteuning in de totstandkoming van de Structuurvisie Ondergrond. Rijkswaterstaat faciliteert tevens het Uitvoeringsprogramma Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 en onderhoudt een bodemhelpdesk voor beantwoording van uitvoeringsvragen. Decentrale overheden worden ondersteund via diverse instrumenten ter implementatie van bodem- en ondergrondbeleid, via voorlichting en communicatie en via beheer van enkele websites die bodeminformatie van decentrale overheden landelijk centraal ontsluit.

Rijkswaterstaat neemt namens I&M deel in een leeromgeving bodemdaling met het oog op het verbeteren van de informatievoorziening en de kennisdeling.

Vraag 65:

Hoeveel automobilisten waren er in totaal in 2015?

Antwoord:

Het aantal auto's bedraagt ruim 8 mln. personenauto's en bij elkaar ca. 900 duizend bestelauto's, vrachtauto's en bussen.

10,7 miljoen Nederlanders van 18 jaar en ouder bezit een rijbewijs; dat is 80,5% van alle Nederlanders van 18 jaar en ouder. Volgens het CBS waren er begin 2016 16.500 jongeren van 17 jaar met een rijbewijs, wat neerkomt op 8,2 procent van de 17 jarigen.

Het aantal verplaatsingen per auto als bestuurder bedraagt in 2014 ca. 6 miljard en als passagier ca. 2,7 miljard.

Vraag 66:

Met welke stijging (in procenten) neemt het wegverkeer per jaar toe momenteel? In hoeveel procent van de gevallen is de reis met de auto sneller dan met het ov?

Antwoord:

De omvang, en de jaarlijkse stijging in procenten, van het wegverkeer op Nederlandse wegen (totaal en hoofdwegen) is als volgt:

Jaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voertuigkilometers wegverkeer in NI. ¹ (in miljarden)	128,8	131,9	131,7	131,6	132,4	132,8	132,5	131,8	131,4	133,8
% per jaar	0,3	2,4	-0,2	0,0	0,6	0,3	-0,3	-0,5	-0,3	1,8
Voertuigkilometers wegverkeer op hoofdwegen ² (in miljarden)	61,6	63,3	63,3	62,9	62,8	64,8	64,5	65,0	66,3	67,8
% per jaar	1,9	2,7	0,0	-0,7	-0,1	3,1	-0,5	0,9	2,0	2,2

¹ Bron: CBS statline, 2015 nog niet beschikbaar en betreft een raming van het KiM.

² Bron: RWS Publieksrapportage T3 2015.

De vraag in hoeveel procent van de gevallen de reis met de auto sneller is dan met het ov kan ik niet beantwoorden. De SVIR Bereikbaarheidsindicator, die ik toepas in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse, brengt de relatieve verschillen tussen de deur-tot-deur-reistijden voor de auto en het ov in beeld. Daarmee is echter deze specifieke vraag niet te beantwoorden, hiervoor ontbreken de gegevens.

Vraag 67:

Welk deel van de boetes wordt opgelegd in de bebouwde kom en welk deel buiten bebouwde kom? Kan er een splitsing gemaakt worden naar het soort boetes (HelmGRAS en andere overtredingen)?

Antwoord:

De vragen 67–70 hebben betrekking op opgelegde boetes en staande houdingen en vallen onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Vraag 68:

Welk deel van de boetes wordt opgelegd naar aanleiding van trajectcontroles, welk deel door flitspalen en welk deel na staandhoudingen?

Antwoord:

De vragen 67–70 hebben betrekking op opgelegde boetes en staande houdingen en vallen onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Vraag 69:

Hoeveel staandhoudingen zijn er door de politie uitgevoerd in 2015 en hoeveel in 2014?

Antwoord:

De vragen 67–70 hebben betrekking op opgelegde boetes en staande houdingen en vallen onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Vraag 70:

Wat zijn de totale boeteopbrengsten? Kan er splitsing worden gemaakt naar soort overtredingen? Wat zouden de kosten zijn als bijvoorbeeld de eerste 10 kilometer te hard wordt kwijtgescholden/genegeerd?

Antwoord:

De vragen 67–70 hebben betrekking op opgelegde boetes en staande houdingen en vallen onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Vraag 71:

Heeft u inzicht in de mate van vervuiling per vervoerde eenheid in het goedertransport? Kunt u dit uitsplitsen naar modaliteit?

Antwoord:

In onderstaande tabel vindt u het verschil in de mate van vervuiling uitgedrukt in het gemiddelde CO₂-, NO_x- en fijnstofuitstoot per vervoerde container over een afstand van 300 km tussen het transport met een vrachtwagen, een binnenvaartschip en een goederentrein http://www.cedelft.eu/publicatie/stream_international_freight_2011/1174 Voor het antwoord op deze vraag heb ik gebruik gemaakt van het rapport «STREAM International Freight 2011» van CE Delft. Het rapport is gepubliceerd in het kader van Europees onderzoek en wordt internationaal als gezaghebbend gezien. Hierbij is uitgegaan van middelzware lading (10,5 ton/TEU³) met veelvoorkomende voertuigen en is gerekend met de veel gebruikte methodiek Well to Wheel voor life cycle analyse van transportketens. Ik benadruk dat de in de bovenstaande tabel gepresenteerde gemiddelde uitstoot voor vervoer van een container over 300 km indicatieve waarde heeft, vanwege de afhankelijkheid van het type vervoersmiddel, brandstof, emissieklasse, beladingsgraad, etcetera.

³ TEU is de afkorting voor Twenty feet Equivalent Unit, een standaardmaat voor containers.

	CO ₂ (kg)	NO _x (g)	PM (g) ¹
Vrachtwagen (Truck trailer)	226	1.766	41,3
Trein (Middelgrote trein elektrisch, 70 TEU)	49	60	3,1
Binnenvaart (Groot rijnschip, 208 TEU)	92	1.161	45,3

¹ Alleen fijnstof van uitlaat; slijtage PM10 emissies truck trailer zijn naar schatting 16 gram extra, voor rail 25 gram over deze afstand op basis van voorlopige berekeningen voor de STREAM update.

Vraag 72:

Wanneer wordt het onderzoek naar de aard en mechanismen van de congestiegroei afgerond en naar de Kamer gestuurd?

Antwoord:

Elk jaar brengt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) het Mobiliteitsbeeld uit met de stand van zaken van de mobiliteit in Nederland. De aard en de mechanismen van de congestiegroei in 2015 worden onderzocht in het Mobiliteitsbeeld 2016, wat het KiM in oktober 2016, op de gebruikelijke wijze, publiceert.

Vraag 73:

Wat moet er gebeuren om de streefwaarde van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MJPG) van 0 in 2020 te realiseren? Is het voorgenomen programma hiervoor voldoende?

Antwoord:

Om de doelstelling van de geluidsanering in het kader van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG) in 2020 te realiseren, is het nodig dat in 2020 alle landelijke saneringsplannen voor wegen en spoorwegen door de desbetreffende beheerders, Rijkswaterstaat en ProRail, zijn opgeleverd. Naast de nog vast te stellen landelijke saneerplannen worden reeds in aanlegprojecten parallel saneringsplannen vastgesteld. Ook dit gebeurt in het kader van het MJPG. Hiermee is de doelstelling geluidsanering volledig gedekt.

Vraag 74:

Kan de prestatie van Nederland ten aanzien van het aantal resterende knelpunten met NO_x en fijnstof vergeleken worden met die van andere EU-landen? Kunnen verklaringen voor deze verschillen gegeven worden? In hoeverre liggen deze prestaties uiteen van de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)?

Antwoord:

Een vergelijking van de luchtkwaliteit in verschillende landen is te vinden in het rapport: <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>. Uit pagina 22 en 31 blijkt dat Nederland in de middenmoot zit. Er zijn landen waar de luchtkwaliteit beter is, en landen waar die minder is. De verklaring is gelegen in het feit dat Nederland een hoge dichtheid van industrie, bevolking, verkeer en vee kent. Bovendien komt er veel luchtvervuiling vanuit het buitenland aanwaaien. Nederland ligt ingeklemd tussen andere dichtbevolkte hooggeïndustrialiseerde gebieden in de driehoek Londen-Parijs-Ruhrgebied en de intensieve landbouwgebieden in Vlaanderen, Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen. Nederland beschikt in vergelijking met andere Europese landen over een moderne schone industrie, een vrij nieuw wagenpark en stelt strenge eisen aan veehouderijen. Uit de plaatjes in het rapport kan ook de afstand tot de WHO norm worden gezien. Gegevens over het aantal resterende

knelpunten in termen van overschrijdingskilometers zijn in andere EU-landen niet beschikbaar. In het kader van het NSL-monitort Nederland in vergelijking met andere landen veel gedetailleerder.

Vraag 75:

Wat is in percentages de toename van NO_x en fijnstof bij een verhoging van de snelheid van 80 km/u naar 100 km/u, van 100 km/u naar 120 km/u en van 120 km/u naar 130 km/u?

Antwoord:

De meest recente inzichten voor het jaar 2016, uit maart 2016, geven de volgende toenames in NO_x emissies van licht wegverkeer bij verhoging van de snelheidslimiet, zonder strenge handhaving: snelheid van 80 km/u naar 100 km/u: 18%, van 100 km/u naar 120 km/u: 25% en van 120 km/u naar 130 km/u: 12%. Voor PM10 emissies zijn deze relatieve verhogingen 3%, 3%, en 1%.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2016/03/15/emissiefactoren-voor-snelwegen-2016>

Vraag 76:

Wat is in percentages de toename van NO_x en fijnstof bij een snelheid van 20 km/u, 30 km/u, 60 km/u en 80 km/uur?

Antwoord:

De emissiefactoren om de emissies te kunnen berekenen worden niet afgeleid voor de genoemde snelheden, maar voor verschillende verkeersbeelden: stagnerend stadsverkeer, normaal stadsverkeer, stadsverkeer met minder congestie en buitenweg algemeen. Bovendien wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën voertuigen. Daarom is het voor mij niet mogelijk om de door u gevraagde percentages te berekenen uit de beschikbare emissiefactoren.

Vraag 77:

Wat zijn de grootste veroorzakers van roetuitstoot nu en in 2020?

Antwoord:

De grootste uitstoters van roet uitgedrukt in Elementair koolstof (EC2.5) volgens de Emissieregistratie 2016 zijn in bijgaande bijlage weergegeven⁴.

Vraag 78:

Wat zijn de meest kosteneffectieve maatregelen om geluidshinder langs het spoor te reduceren? Wat zijn de ambities voor nu en in 2020? Welke nieuwe innovaties zijn er op korte termijn te verwachten?

Antwoord:

De meest kosteneffectieve maatregelen zijn in beginsel het aanleggen van raildempers, het plaatsen van geluidschermen of het toepassen van gevelisolatie. Op dit moment worden de akoestische onderzoeken voor de landelijke saneringsplannen in het kader van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG) uitgewerkt, die allemaal in 2018 gereed zullen zijn. Pas dan ontstaat een goed beeld van de geluidmaatregelen die benodigd zijn en de daarbij behorende kosten. Wat al wel duidelijk is, is dat niet alle op papier benodigde geluidmaatregelen kosteneffectief zijn, omdat ze in de praktijk onvoldoende geluidreducerend effect hebben. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan zeer hoge schermen of erg korte schermen dan wel raildempers op korte baanvakken. In de brief aan uw

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Kamer van 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56) is meer informatie hierover opgenomen.

De ambitie voor nu is de aanpak van de sanering, zoals in de brief van 20 november 2015 is aangegeven, verder uit te werken. Binnenkort zal de Kamer over de uitwerking hiervan nader worden geïnformeerd. De ambitie is nog steeds dat in 2020 alle landelijke saneringsplannen voor wegen en spoorwegen zijn opgeleverd.

Er zijn diverse nieuwe maatregelen voor het weren van geluid langs het spoor in onderzoek en ontwikkeling, zoals onder meer het akoestisch slijpen van de spoorstaven en mini(geluid)schermen, kort nabij het spoor. Maar deze hebben op dit moment nog niet geleid tot goede effectbepalingen. Daardoor is nog niet bekend of hoe dit in lijn is te brengen met de meet- en rekenvoorschriften en zijn deze nog niet toegelaten om bij het spoor in te kunnen zetten. Het onderzoek naar de toepassing van deze schermen en inzet langs het spoor gaat wel verder.

Het is nu nog niet duidelijk of en op welke termijn deze innovatie beschikbaar komt voor toepassing in de praktijk als geluidmaatregel.

Het MJPG kent een strakke planning. De akoestische onderzoeken worden daarvoor in 2016 en 2017 uitgewerkt. Men moet zich daarom nu beperken tot de maatregelen waarvan het effect bekend is, welke zijn toegelaten en welke met de regelgeving in de hand (zoals het reken- en meetvoorschrift) zorgvuldig in beeld kunnen worden gebracht.

Vraag 79:

Wat zijn de meest kosteneffectieve maatregelen om geluidshinder langs de wegen te reduceren? Wat zijn de ambities voor nu en in 2020? Welke nieuwe innovaties zijn er op korte termijn te verwachten?

Antwoord:

De meest kosteneffectieve maatregelen zijn in beginsel het aanleggen van stil asfalt, het plaatsen van schermen of het toepassen van gevelisolatie. Op dit moment worden de akoestische onderzoeken voor de landelijke saneringsplannen in het kader van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG) uitgewerkt, die in 2018 gereed zullen zijn. Pas dan ontstaat een goed beeld van de geluidmaatregelen die benodigd zijn en de daarbij behorende kosten. Wat al wel duidelijk is, is dat niet alle op papier benodigde geluidmaatregelen kosteneffectief zijn, omdat ze in de praktijk onvoldoende geluidreducerend effect hebben. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan zeer hoge schermen of erg korte schermen dan wel raildempers op korte baanvakken. In de brief aan uw Kamer van 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56) is meer informatie hierover opgenomen.

De ambitie voor nu is de aanpak van de sanering, zoals in de brief van 20 november 2015 is aangegeven, verder uit te werken. Binnenkort zal de Kamer over de uitwerking hiervan nader worden geïnformeerd. De ambitie is nog steeds dat in 2020 alle landelijke saneringsplannen voor wegen en spoorwegen zijn opgeleverd.

Zeer stil asfalt (TLZOAB-fijn) lijkt veelbelovend, niet alleen als het gaat om geluidreductie ten opzichte van DAB (Dicht Asfalt Beton), maar ook ten opzichte van TLZOAB (Twee Laags Zeer Open Asfalt Beton). Hiermee wordt al geëxperimenteerd door Rijkswaterstaat, maar het is nog in de ontwikkelfase. Verder worden er dit jaar proeven gedaan met de zogeheten geluidsdiffractor. Dit is een naast de weg gelegen betonnen element dat geluid in opwaartse richting afbuigt. De diffractor heeft de potentie om een aanvulling te worden op bestaande maatregelen die een

geluidreductie leveren. De toepassing kan ook een alternatief zijn voor geluidschermen, zeker op plaatsen waar schermen duur, niet gewenst of technisch niet mogelijk zijn of als alternatief bij de afweging van stille deklagen, bijvoorbeeld als deze nog niet aan vervanging toe zijn. Naar verwachting zal het in de loop van dit jaar mogelijk worden deze innovatie in de praktijk als geluidmaatregel toe te passen.

Vraag 80:

Wordt er standaard bij een dodelijk ongeluk een bloedtest afgenomen?

Antwoord:

Voor bloedafname bij het dodelijke slachtoffer geldt dat Artikel 69 van het Wetboek van Strafrecht bepaalt dat het recht tot strafvordering vervalt door de dood van de verdachte. Het inzetten van dwangmiddelen bij overleden verdachten is niet mogelijk. Van bestuurders die worden verdacht van het veroorzaken van een verkeersongeval en die zijn overleden kan dus geen bloed worden afgenomen. Nederland kent geen post mortem onderzoek bij dodelijke verkeersslachtoffers, waardoor het niet mogelijk is om een exact aantal verkeersdoden dat gerelateerd is aan alcohol vast te stellen.

Vraag 81:

Wat is de verklaring voor de stijging van het aantal verkeersgewonden? Kan er een overzicht worden gegeven van de leeftijdsklassen en de vervoersmiddelen (fiets, auto etc.) in 2015 ten opzichte van 2014, 2013, 2012, 2011 en 2010?

Antwoord:

Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2015 is nog niet bekend. De Tweede Kamer wordt daar in het najaar over geïnformeerd. Er kan geen onderscheid worden gemaakt tussen categorieën, bijvoorbeeld in leeftijdsklassen of vervoersmiddelen.

Voor wat betreft het aantal verkeersdoden geldt dat er is geen eenduidige verklaring te geven voor de stijging. Vanwege de stijging op de rijkswegen, maakt Rijkswaterstaat nu op basis van de beschikbare gegevens een grondige analyse van de dodelijke ongelukken op het hoofdwegennet. Deze wordt voor de zomer naar uw Kamer gestuurd.

Verkeersdoden – Verdeling naar leeftijdsklassen (2009–2015)

Leeftijdsklasse	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0–4	4	5	6	2	3	4
5–11	7	5	8	3	9	5
12–15	9	17	14	6	9	11
16–17	18	11	12	12	15	13
18–24	98	89	81	83	68	75
25–29	42	36	39	47	41	41
30–39	69	58	64	38	42	54
40–49	78	73	77	56	58	55
50–59	72	67	70	68	57	73
60–64	34	31	35	25	25	40
65–79	115	143	149	129	140	131
80+	94	126	95	101	103	119
Totaal	640	661	650	570	570	621

Bron CBS

Verkeersdoden – Verdeling naar vervoerswijzen, inclusief de ontwikkeling per leeftijd-klasse voor specifieke doelgroepen(2009 -2015)

Vervoerswijze	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personenauto	246	231	232	193	187	224
<i>w.v. 18–24 jaar</i>	57	52	54	54	44	45
Fiets	162	200	200	184	185	185
<i>w.v. 65+</i>	93	128	128	113	113	121
Voetganger	72	74	68	56	49	57
<i>w.v. 65+</i>	29	36	28	29	21	20
Motor/scooter	63	52	54	29	55	47
Bromfiets & snorfiets	39	43	44	48	43	42
<i>w.v. 16–17 jaar</i>	7	4	2	5	8	3
Brommobiel	4	2	6	5	4	3
Gemotoriseerd invalidervoertuig	19	29	23	32	27	41
<i>w.v. 65+</i>	13	25	20	30	26	35
Bestelauto	22	18	12	15	8	12
Overig en onbekend	7	8	3	1	5	2
Vrachtauto	5	4	7	7	7	7
Bus	1	0	1	0	0	1
Totaal	640	661	650	570	570	621

Vraag 82:

Welke filedruk voorziet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) precies tot 2020? En welke filedruk na 2020 inclusief de aangekondigde grote wegenprojecten?

Antwoord:

Volgens de meest recente prognose van het KiM neemt de congestie op het HWN tot en met 2020 toe met 30% ten opzichte van 2015. Het voor 2020 geraamde aantal voertuigverliesuren komt daarmee 10% boven het niveau van 2010. Onderstaande tabel presenteert de uitkomsten van deze raming in vergelijking met de vorige raming van het KiM in september 2015.

	Toename vvu in 2020 ten opzichte van		
	2010	2014	2015
Raming September 2015	0%	45%	22%
Recente raming	10%	59%	30%

Deze trendprognose is gebaseerd op de realisaties tot en met 2015, realisatie van het MIRT-programma tot 2021 en de verwachtingen in relevante invloedsfactoren in de Middellangetermijnverkenning van het CPB tot en met 2021 (CEP 2016 en MLT 2018–2021).

Het KiM maakt geen langetermijnverkenningen voor het wegverkeer. In de recente, nieuwe WLO Toekomstverkenning hebben de planbureaus CPB en PBL wel ramingen gemaakt voor de ontwikkeling van het wegverkeer en de congestie op het HWN voor een Hoog en een Laag scenario voor de jaren 2030 en 2050. In beide scenario's wordt er van uitgegaan dat alle projecten in het MIRT voor 2030 worden gerealiseerd. Het WLO-achtergronddocument van CPB/PBL geeft de volgende beschrijving van de resultaten:

«In het Hoge scenario stijgt het aantal voertuigverliesuren in 2030 tot een niveau dat 11 procent hoger ligt dan in 2010. In het Lage scenario blijft het aantal voertuigverliesuren in 2030 bijna 30 procent lager dan in 2010. Na 2030 neemt de congestie in beide scenario's weer toe, mede omdat er na 2030 geen verdere capaciteitsuitbreidingen zijn verondersteld. In het Hoge

scenario stijgt het aantal voertuigverliesuren tot bijna 90 procent boven het niveau van 2010. In het Lage scenario blijft het onder het niveau van 2010.»

Vraag 83:

Hoeveel geld is er door de rijksoverheid in de afgelopen jaren in het NSL geïnvesteerd? En wat zijn de voornemens voor de komende vier jaar? Wat zijn de nog lopende juridische verplichtingen en de vrij besteedbare ruimte binnen het huidige programma?

Antwoord:

Voor uitvoering van het NSL is via Hoofdstuk 12 in totaal 340 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is in vier tranches een bedrag van totaal afgerond 320 mln. aan acht provincies uitgekeerd. Voor de bedragen die in de derde en vierde tranche aan deze provincies zijn uitgekeerd, geldt de voorwaarde dat daar ten minste 50% cofinanciering door gemeenten of provincies tegenover moet staan. Dat betekent dat regionale overheden ten minste 233 mln. aan NSL-maatregelen bijdragen. Daarnaast is in het kader van het NSL-budget een bedrag van 10 mln. aan de stimuleringsregeling voor Euro-6 motoren toegevoegd. Aan proceskosten van het NSL en voor opdrachten voor verkeersemmissies is een bedrag van 10 mln. besteed.

Het huidige NSL loopt af op 1 januari 2017. De ter beschikking gestelde middelen op begroting HXII zijn reeds uitgegeven dan wel verplicht. Er is geen vrij besteedbare ruimte meer binnen het huidige programma. Het voornemen is het NSL te verlengen tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Verlenging van het NSL voorkomt dat er een periode ontstaat waarbij het NSL niet meer van kracht is en de Omgevingswet nog niet in werking is getreden. Hiermee houden we de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de gaten en wordt voorkomen dat voor één of twee jaar de toetsingssystematiek van de Wet milieubeheer (uitgebreid locatie specifiek luchtonderzoek in plaats van programmatoetsing) moet worden toegepast, zoals ook voorafgaand aan het NSL het geval was.

Vraag 84:

Wat betekent het dat niet alle op papier vereiste geluidsmaatregelen even effectief zijn? Wat betekent dit voor de streefwaarde in 2020? En wat betekent het concreet voor omwoners?

Antwoord:

Dit houdt in dat niet-kosteneffectieve maatregelen achterwege zullen worden gelaten. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan zeer hoge schermen of erg korte schermen. In de brief aan uw Kamer van 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56) is meer informatie hierover opgenomen. Door deze maatregelen achterwege te laten, kan het budget voor geluidsanering worden aangewend voor het treffen van de meest effectieve maatregelen voor een zo groot mogelijk aantal geluidgehinderten. De streefwaarde van 0 knelpunten in 2020 blijft overeind. Omdat voor alle saneringswoningen voldaan moet worden aan de binnenwaarde, zal voor woningen waar geen of onvoldoende geluidbeperkende maatregelen (stil asfalt, raildempers of een scherm) worden getroffen altijd onderzoek worden gedaan naar de binnenwaarde (het geluidniveau in huis). Wanneer deze waarde wordt overschreden, zal gevelisolatie als maatregel worden getroffen. Zo blijven alle te saneren woningen in beeld en worden, waar nodig, dus ook aangepakt. Uitgangspunt bij de sanering is altijd geweest dat voor een deel van de woningen de aanpak uit alleen gevelmaatregelen (gevelisolatie) zal kunnen bestaan.

Vraag 85:

Welk percentage aan middelen binnen het programma Beter Benutten is uitgegeven aan projecten die vallen onder de noemer gedragsbeïnvloeding? Wat zijn hiervan de resultaten? Welk bedrag is hiermee in zijn totaliteit gemoeid? Wat zijn de juridisch aangegane verplichtingen? Welke vrij besteedbare ruimte is er nog beschikbaar? En wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Antwoord:

Alle projecten binnen het programma Beter Benutten zijn gericht om de reiziger te faciliteren en met meer comfort sneller op de bestemming te zijn. Bij de vraagmaatregelen, aanbodmaatregelen en ITS maatregelen worden de motieven en behoeften van de reizigers betrokken om zo tot effectieve investeringen te komen.

In de eerste fase van het Beter Benutten programma is in de gebiedsprogramma's voor circa € 116 mln. door Rijk en regio geïnvesteerd in projecten met gedragsbeïnvloeding. Dit is circa 15% van het totaal beschikbare budget van Rijk en regio voor de gebiedsprogramma's.

Van de 354 maatregelen hebben 122 specifiek betrekking op aanbieden van alternatieven voor de reiziger (vraagmaatregelen). De projecten resulteren in 8% van de in totaal 19% congestiereductie. Aan deze maatregelen werkten ruim 2.100 werkgevers en ruim 176.000 werknemers mee. In de praktijk werden forenzen gestimuleerd om de spits te mijden door werktijden aan te passen of op andere locaties of thuis te werken. Daarnaast stimuleerden werkgevers de overstap naar alternatief vervoer met eigen voorzieningen en regelingen.

De 122 maatregelen van de eerste fase Beter Benutten zijn gereed of in uitvoering en daarmee volledig juridisch verplicht. Het totale bedrag voor het vervolgprogramma is bestuurlijk verplicht. In het vervolgprogramma zijn 140 maatregelen in uitvoering genomen.

Vraag 86:

Welk percentage aan middelen binnen het programma Beter Benutten is uitgegeven aan projecten die vallen onder de noemer Intelligente Transportsystemen (ITS)? Welk bedrag is hiermee in zijn totaliteit gemoeid? Wat zijn hiervan de resultaten? Wat zijn de juridisch aangegane verplichtingen? Welke vrij besteedbare ruimte is er nog beschikbaar? En wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Antwoord:

In de eerste fase van het programma Beter Benutten is circa 15% besteed aan ITS/DVM maatregelen. In totaal gaat het om een bedrag van € 170 miljoen voor Rijk en regio.

Van de gerealiseerde 19% congestiereductie komt 5% uit DVM/ITS-maatregelen. Zo heeft bijvoorbeeld de stimulering van nieuwe reisinformatiediensten op jaarbasis 1,1 miljoen spitsmijdingen opgeleverd in de 12 regio's van Beter Benutten.

De maatregelen van de eerste fase Beter Benutten zijn gereed of in uitvoering en daarmee volledig juridisch verplicht.

In het vervolgprogramma Beter Benutten zijn met de 12 regio's afspraken gemaakt in een bestuurlijke ITS verklaring over de gezamenlijke uitvoering van 10 ITS projecten. Daarmee is € 60 mln. gemoeid. Circa 85% hiervan is gecontracteerd of bevindt zich in een inkoopprocedure na publicatie in de markt.

Vraag 87:

Welk percentage aan middelen binnen het programma Beter Benutten is uitgegeven aan projecten die vallen onder de noemer infrastructuur? Wat zijn hiervan de resultaten? Welk bedrag is hiermee in zijn totaliteit gemoeid? Wat zijn de juridisch aangegane verplichtingen? Welke vrij besteedbare ruimte is er nog beschikbaar? En wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Antwoord:

In de eerste fase van Beter Benutten is de infrastructuur verbeterd door uitvoering van 149 maatregelen. Dit betekent ca. 42% van het totaal aantal maatregelen en circa 70% van het investeringsvolume (€ 524 mln.) In de eerste fase van het Beter Benutten-programma leidde dit op specifieke trajecten tot 19% minder vertragingen in de spits. Van de gerealiseerde congestiereductie komt 5% uit de verbetering van infrastructuur.

De 354 maatregelen van de eerste fase Beter Benutten zijn gereed of in uitvoering en daarmee volledig juridisch verplicht. De uitvoering van de maatregelen verloopt decentraal. Het totale bedrag voor het vervolgprogramma is bestuurlijk verplicht. In het vervolgprogramma zijn 140 maatregelen in uitvoering. Daarbij gaat het om gebiedsplannen die zowel een infrastructurele kant (aanbod) als ook een vraagcomponent kennen.

Naast de gebiedspakketten met de 354 maatregelen zijn binnen de eerste fase van Beter Benutten budgetten ter beschikking gesteld voor Decentraal Spoor (€ 90 mln.), looptijd tot 2020 en voor het project versnelling Doorstroming Station Utrecht (€ 51 mln.) Deze uitgaven hebben voor het grootste deel betrekking op Infrastructuur en komen in de jaren tot 2020 tot betaling afhankelijk van de voortgang van de maatregelen. Deze budgetten zijn zowel juridisch als bestuurlijk verplicht.

Vraag 88:

Welk percentage aan middelen binnen het programma Beter Benutten is uitgegeven aan projecten die vallen onder de noemer fietsbeleid? Welk bedrag is hiermee in zijn totaliteit gemoeid? Wat zijn hiervan de resultaten? Wat zijn de juridisch aangegane verplichtingen? Welke vrij besteedbare ruimte is er nog beschikbaar? En wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Antwoord:

In de eerste fase van het Beter Benutten programma is voor circa € 137 miljoen geïnvesteerd in fietsmaatregelen. Dit is circa 18% van het budget van Rijk en regio.

In de eerste fase van het Beter Benutten-programma leidde de aanpak op specifieke trajecten tot 19% minder vertragingen in de spits. De fietsmaatregelen hebben hieraan bijgedragen. Een aparte analyse van de bijdrage van alle fietsmaatregelen aan het totaalresultaat is niet uitgevoerd.

De fietsmaatregelen van de eerste fase Beter Benutten zijn gereed of in uitvoering en daarmee volledig juridisch verplicht.

Het totale bedrag voor het vervolgprogramma beter benutten is bestuurlijk verplicht. Met de regio's zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van fietsmaatregelen gericht op aanleg van fietsinfrastructuur en het gebruik daarvan.

Vraag 89:

Is in het programma Beter Benutten een doelstelling opgenomen voor NO_x en PM10? Zo ja, welke? Zijn hier specifieke projecten voor gestart? Zo ja, welke en welk bedrag is hiermee gemoeid?

Antwoord:

Binnen de Beter Benutten-programma's zijn geen doelstellingen voor NO_x en PM10 opgenomen.

Wel zijn bijkomende effecten op NO_x en PM10 in kaart gebracht. De 354 maatregelen hebben sinds 2011 geleid tot circa 48.000 spitsmijdingen per werkdag. De maatregelen hebben geleid tot 19% reductie van voertuigverliesuren op specifieke Beter Benutten trajecten. De spitsmijdingen dragen bij aan duurzaamheid: gezamenlijk leiden zij op jaarbasis tot een CO₂ reductie van ruim 70.000 ton, een vermindering van stikstofuitstof (ruim 150 ton) en fijnstof PM10 (circa 15 ton).

Vraag 90:

Kunt u de afname van NO_x en PM10 relateren aan de vastgestelde Europese luchtkwaliteitsnormen? Op welke punten heeft deze geleid tot een vermindering van de knelpunten uit het NSL? En met welke maatregelen is dit gerealiseerd?

Antwoord:

Het NSL wordt jaarlijks gemonitord door het RIVM, hieruit blijkt dat gedurende de looptijd van het NSL de luchtkwaliteit flink is verbeterd. Het aantal knelpunten is de afgelopen jaren sterk verminderd. Er resteren nog slechts enkele hardnekkige binnenstedelijke knelpunten (NO₂) en enkele fijn stof knelpunten in de directe omgeving van veehouderijen (Kamerstuk 30 175, nr. 223). Voor de verbetering van de luchtkwaliteit wordt met het NSL en het Actieplan Luchtkwaliteit een breed maatregelenpakket ingezet om de emissies van o.a. NO_x en PM10 terug te dringen. Dit pakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen voor schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden en het programma Slimme en Gezonde Stad (Kamerstuk 30 175, nr. 223).

Vraag 91:

Wat zijn de meest kosteneffectieve maatregelen om fijnstof te reduceren? Welke nieuwe innovaties zijn er op korte termijn te verwachten? Wat is de grootste veroorzaker van fijnstof nu en in 2020 en in 2030?

Antwoord:

Affabriek roetfilters zijn het meest kosteneffectief om de uitstoot van fijn stof te reduceren. Roetfilters zijn zeer effectief in het afvangen van roetdeeltjes in de uitlaatgassen van dieselauto's. Alle nieuwe dieselpersonenauto's, dieselbestelauto's, dieselvrachtauto's en dieselbussen zijn nu van een affabriek roetfilter voorzien om aan de emissienormen voor fijn stof te voldoen. De fijnstofuitstoot van het verkeer neemt hierdoor de komende jaren af. In 2013 was het verkeer nog de grootste veroorzaker van fijnstof (PM2,5) met 43% van de uitstoot (m.n. diesilverkeer), gevolgd door consumenten met 24% van de uitstoot (m.n. sfeerverwarming). In 2020–2030 heeft de sector consumenten de grootse fijnstofuitstoot. Voor afname van de fijnstofuitstoot door verkeer is het van belang dat gedurende de levensduur van een auto affabriek roetfilters goed blijven functioneren en niet worden verwijderd. In samenwerking met de RDW en TNO wordt hierom verkend of er een verbeterde roetuitstoottest in de APK kan worden geïntroduceerd, waarmee de werking van roetfilters kan worden gecontroleerd. Om dieselpersonenauto's en bestelauto's zonder roetfilter versneld uit het voertuigpark te doen uitstromen, heeft het kabinet door middel van de Autobrief II vanaf 2019 een toeslag in de MRB voor deze auto's in het vooruitzicht gesteld. Daarnaast zullen zich naar verwachting op het gebied van elektrisch rijden en accutechnologie innovaties voordoen, die de transitie van auto's met een verbrandingsmotor naar elektrische aandrijving kunnen bevorderen.

Vraag 92:

Wat zijn de meest kosteneffectieve maatregelen om stikstof (NO_x) te reduceren? Welke nieuwe innovaties zijn er op korte termijn te verwachten? Wat is de grootste veroorzaker van NO_x nu en in 2020 en in 2030?

Antwoord:

In de vervoerssector wordt bij benzinevoertuigen sinds ongeveer 1989 met succes en op een kosteneffectieve wijze de driewegkatalysator toegepast. Bij moderne dieselmotoren wordt voor het terugbrengen van de NO_x-uitstoot een combinatie van technieken toegepast. Het gaat om EGR (Exhaust Gas Recirculation), LNT (Lean NO_x Trap) en SCR (Selective Catalytic Reduction). De toepassing van EGR is het meest kosteneffectief, maar is in veel gevallen niet toereikend om aan de emissienormen voor Euro-6 te kunnen voldoen. Daarom is een combinatie met andere technieken noodzakelijk. De invoering van de nieuwe Europese test voor de Real Driving Emissions (RDE) vereist de komende jaren dat de NO_x-uitstoot van nieuwe dieselauto's onder praktijkomstandigheden afneemt. Om dit te realiseren zullen fabrikanten ervoor moeten zorgen dat de technieken voor NO_x-reductie bij dieselauto's onder een breed bereik van praktijkomstandigheden werkzaam zijn. Daarnaast zullen zich naar verwachting op het gebied van elektrisch rijden en accutechnologie innovaties voordoen, die de transitie van auto's met een verbrandingsmotor naar elektrische aandrijving kunnen bevorderen. Uit de Nationale Energieverkenning 2015 blijkt dat verkeer in 2013 circa 63% bijdraagt aan de totale NO_x-uitstoot. Dit percentage zal de komende jaren verder afnemen, maar het verkeer zal ook in 2020 en 2030 naar verwachting nog steeds de grootste bijdrage leveren.

Vraag 93:

Klopt het dat het merendeel van de 326.000 resterende woningen onder het kopje geluidshinder pas na 2018 gesaneerd zal worden omdat het akoestisch onderzoek nog moet worden afgerond en maatregelen geprioriteerd moeten worden?

Antwoord:

Het aangehaalde cijfer heeft betrekking op de opgave voor de totale geluidsanering in geheel Nederland. De geluidsanering bestaat uit twee verschillende operaties: sanering van de rijksinfrastructuur (in het MJPG) en de sanering van de andere infrastructuur. Het prioriteren van maatregelen waar hier op bedoeld wordt door de vragensteller, ziet op de geluidsanering van de rijksinfrastructuur. Het grootste deel van de geluidsanering betreft de sanering van de overige infrastructuur. Over de voortgang daarvan is de Tweede Kamer geïnformeerd bij de Kamerbrief over beleidsdoorlichting geluid van 3 februari 2016.

Vraag 94:

Klopt het feit dat er bij het saneren van woningen met geluidshinder in maatregelen geprioriteerd moet aan worden om binnen het beschikbare budget te blijven?

Antwoord:

Ja. Binnenkort zal de Kamer over de uitwerking van de voorgestelde aanpak voor de geluidsanering, waaronder het prioriteren van maatregelen, nader worden geïnformeerd. Dit als vervolg op de brief aan uw Kamer van 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56).

Vraag 95:

Welke opdracht is er aan het kennisplatform tunnelveiligheid gegeven? Wat is hier uitgekomen en welk bedrag is hiermee gemoeid?

Antwoord:

Bij het in werking treden van de gewijzigde Tunnelwet op 1 juli 2013 werd de Commissie Tunnelveiligheid opgeheven. De adviestaak van de Commissie ging over naar de Veiligheidsbeambten; voor de kennistaak werd het Kennisplatform Tunnelveiligheid (KPT) opgericht. Dit platform is een onafhankelijke organisatie die algemene (geen projectspecifieke) vragen over tunnelveiligheid beantwoordt, proactief kennis deelt en uitwisseling van informatie organiseert. De diverse kennisproducten van het platform worden gepubliceerd op intranet:www.ifv.nl/kennisplein/tunnelveiligheid/publicaties. In 2015 is vanuit I&M € 268.573 bijgedragen aan het kennisplatform.

Vraag 96:

Vanuit welke post op het Infrastructuurfonds is het geld voor Beter Benutten overgeboekt?

Antwoord:

De middelen voor het programma Beter Benutten bevinden zich in het Infrafonds. Voor uitgaven binnen IenM die om verantwoordingstechnische redenen niet kunnen plaats vinden op het Infrafonds (niet uitsluitend infra-gerelateerd) vindt een overboeking plaats naar de beleidbegroting van I&M (HXII).

De financiële middelen voor de regio's worden via de BDU en Provinciefonds en Gemeentefonds ter beschikking gesteld.

Vraag 97:

Kunt u een overzicht geven van de organisaties en bedragen onder de overige subsidies? Welke resultaatsverplichtingen zijn hierbij afgesproken?

Antwoord:

Subsidie organisatie	Subsidiebedrag 2015	Resultaatsverplichting
Tom van de Ven IT; subsidie ParckR	19.651,74	Activiteiten om de ParckR (intelligent truck parking) informatiedienst uit te rollen in de Benelux, Duitsland en Pas de Calais.
Cygnify BV; subsidie ParckR	19.786,57	Activiteiten om de ParckR (intelligent truck parking) informatiedienst uit te rollen in de Benelux, Duitsland en Pas de Calais.
Peek Traffic BV; subsidie ParckR	19.991,29	Activiteiten om de ParckR (intelligent truck parking) informatiedienst uit te rollen in de Benelux, Duitsland en Pas de Calais.
TNO; Veilig en bewust op de fiets	94.380,00	De subsidie «veilig en bewust op de fiets» heeft geleid tot de ontwikkeling van een obstakeldetectie en achteruitkijkassistent applicatie die beiden geïmplementeerd zijn als prototype op een elektrische fiets. Daarnaast is een strooirouteplanner ontwikkeld en toegevoegd aan de Fietsrouteplanner zodat gladde wegen en fietspaden vermeden kunnen worden.

Subsidie organisatie	Subsidiebedrag 2015	Resultaatverplichting
ANBO; Blijf Veilig Mobiel het land in 2014–2015	160.000,00	Met de subsidie voor het programma Blijf Veilig Mobiel zijn producten ontwikkeld voor senioren, maatschappelijke organisaties en gemeenten om senioren zo lang mogelijk mobiel te houden. Zo is een keuzewijzer mobiliteit ontwikkeld waardoor senioren een overzicht krijgen van alle vervoersmodaliteiten met mogelijkheden voor ouderen.
ANWB; Nationaal verkeersveiligheidscongres (NVVC) 2016	48.000,00	Het NVVC biedt het platform voor het bekend maken van het aantal verkeersdoden. Daarnaast biedt dit congres de mogelijkheid om kennis te delen tussen alle partijen die in het verkeersveiligheidsveld actief zijn.
CBR	3.100.000,00	Het uitvoeren van vorderingenonderzoeken en rijvaardigheid en medische geschiktheid na een mededeling van de politie aan het cbr.
TeamAlert	511.000,00	TeamAlert stelt jaarlijks een activiteitenplan op met de activiteiten die zij voornemens zijn dat jaar te doen. Ter afsluiting van het jaar volgt een inhoudelijke rapportage, waarin wordt aangegeven of de activiteiten zijn uitgevoerd en op welke manier. Er wordt hierover een check uitgevoerd door de accountant. Van de accountant wordt verwacht dat niet alleen de getrouwe weergave wordt gecontroleerd, maar ook dat de naleving van de verplichtingen van de subsidie wordt getoetst en dat nagegaan wordt of de prestaties daadwerkelijk zijn verricht en of de uitgaven passen binnen het kader van de regeling.

Vraag 98:

In hoeverre vindt er in de subsidieverstrekking vooraf en achteraf een toetsing plaats of de activiteiten dan wel opdrachten ook door marktpartijen kunnen worden uitgevoerd? Denk hierbij aan de subsidie voor de rijscholenkiezer

Antwoord:

Voor subsidies op het gebied van verkeersveiligheid geldt dat de accountant elk jaar een controle uit. Bij de uitvoering van de controle door de accountant dient in elk geval te worden vastgesteld dat de subsidie is besteed aan projecten en producten die passen in de gesubsidieerde activiteiten van de beschikking tot subsidieverlening. Op basis van de subsidieregelingen komen voor jaarlijkse subsidiëring enkel niet-economische activiteiten in aanmerking. Het betreft activiteiten die niet worden verricht in concurrentie met derden (dat wil zeggen het aanbieden van goederen en diensten op de markt). Dit staat voor subsidies van TeamAlert vanaf 2016 niet enkel in de toelichting bij de subsidieregeling, maar is opgenomen in de subsidieregeling zelf.

Vraag 99:

Welke resultaatverplichtingen zijn er afgesproken in het kader van de verstrekte subsidies Beter Benutten?

Antwoord:

Met iedere regio is een Bereikbaarheidsverklaring afgesloten waarbij de deelnemende partijen (Rijk, lagere overheden en bedrijfsleven) verklaren zich in te spannen voor de doelstelling van de eerste fase van Beter Benutten en het Vervolgprogramma Beter Benutten.

Vraag 100:

Waarom is de evaluatie van de subsidie van de Fietsersbond voorzien in 2019, in plaats van 2017? Zou de evaluatie conform de laatste subsidiebeschikking niet deze zomer moeten plaatsvinden als de regeling tot 2017 loopt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De evaluatie van de Fietsersbond zal dit jaar plaatsvinden ter voorbereiding van een nieuwe regeling.

Vraag 101:

Hoe staat het met de uitvoering van de motie-De Boer (Kamerstuk 31 521, nr. 98)?

Antwoord:

De Tweede Kamer wordt in juni 2016 per brief geïnformeerd over de uitvoering van de motie (Kamerstuk 31 521, nr. 98).
«Aan de motie (om ook experimenten buiten de bestaande taxiregeling te stimuleren en faciliteren) wordt uitvoering gegeven. In de uitvraag werd en wordt gevraagd naar ideeën die stuiten op belemmeringen in de regelgeving.»

Vraag 102:

Waarom worden de gegevens ten aanzien van reizigerskilometers in het regionaal openbaar vervoer niet meer verzameld?

Antwoord:

De gegevens m.b.t. het regionaal OV zijn eigendom van regionale OV-vervoerders en worden verzameld via het OV-chipkaartsysteem. Deze gegevens worden vanuit bedrijfseconomische en privacy overwegingen niet openbaar beschikbaar gesteld door de regionale OV-vervoerders. Om deze gegevens weer beschikbaar te krijgen wordt in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) nagegaan of gebruik gemaakt kan gaan worden van geanonimiseerde OV-Chipkaartdata. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over de gegevens die niet privacy gevoelig zijn. De Tweede Kamer is via de voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) hierover geïnformeerd (Kamerstuk 23 645, nr. 605).

Vraag 103:

Wat was de vervoersgroei in het ov (alle modaliteiten) in 2015 ten opzichte van 2014?

Antwoord:

Uit het jaarverslag van NS blijkt dat de groei van het aantal reizigerskilometers op het hoofdrailnet 2,3% bedroeg ten opzichte van 2015. Voor de cijfers voor het regionale stads- en streekvervoer wordt verwezen naar het antwoord op vraag 102.

Vraag 104:

Zou het gezien de toename in het aantal (gewelds)incidenten tegen ov-personeel niet raadzaam zijn deze meting jaarlijks uit te voeren? Zo ja, per wanneer kan die worden uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) voert tweejaarlijks een onderzoek uit naar de ontwikkeling van de sociale veiligheid van het personeel in het stad- en streekvervoer. Deze Personeelsmonitor biedt opdrachtgevende decentrale overheden en regionale openbaarvervoerbedrijven inzicht in de ontwikkeling van de sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer. Ik werk samen met de minister van VenJ en OV-partijen aan een integrale aanpak van agressie in het openbaar vervoer. In dit gezamenlijke traject wordt gezien of de huidige onderzoeken aanpassing behoeven.

Vraag 105:

Kunt een overzicht geven van de organisaties en bedragen onder de overige subsidies? Welke resultaatsverplichtingen zijn hierbij afgesproken?

Antwoord:

Op artikel 15 Openbaar Vervoer is geen sprake van overige subsidies. Hieronder staan de subsidie-uitgaven die zijn gedaan weergegeven, met de (hoofd)verplichtingen die daarbij horen:

- Het OV-loket (onafhankelijk, administratief bij ROVER ondergebracht) voor het bieden van een laagdrempelig loket voor reizigers om vragen en klachten te kunnen melden en verzorgen van een rapportage over de klachten;
- Beleidsondersteuning ROVER zodat ROVER goed onderbouwd het reizigersgeluid kan laten horen in overleggrema;
- Het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi (Koninklijk Nederlands Vervoer) voor het bieden van een klachtenmeldpunt voor taxireizigers;
- Waddenveren (ROCOV Fryslan) voor de organisatiekosten en het ondersteunen van het consumentenplatform voor de Waddenveren;
- Eenmalige subsidieregeling update software Boord Computer Taxi voor het ontwikkelen van de software-update voor de Boord Computer Taxi, die nodig is om aan de aangepaste wettelijke voorschriften te voldoen;
- OV-Klantenbarometer (Kennisplatform CROW) voor het uitbrengen van een jaarlijkse klantenbarometer van het OV en het onderliggende onderzoek.

Vraag 106:

In hoeverre vindt er in de subsidieverstrekking vooraf en achteraf een toetsing plaats of de activiteiten dan wel opdrachten ook door marktpartijen kunnen worden uitgevoerd?

Antwoord:

Daar waar de activiteiten door marktpartijen kunnen worden uitgevoerd, streeft lenM er naar dit te laten doen. Voor de subsidies zoals verwoord in vraag 105 geldt voor een groot deel dat het subsidies betreft om de inbreng van reizigers te ondersteunen en een loket te organiseren waar zij terecht kunnen. Deze komen vanuit hun aard niet in aanmerking om door marktpartijen te worden uitgevoerd. De subsidie voor de update van de software voor de Boord Computer Taxi wordt juist aan marktpartijen verstrekt om de kosten te beperken die worden doorberekend aan de taxisector. Om de vergelijkbaarheid van de data over de jaren en het niet versnipperen van de kennis is het van belang om de jaarlijkse klantenbarometer van het OV via CROW/KpVV door een marktpartij te blijven laten uitvoeren. De klantenbarometer wordt naast het Ministerie van lenM ook door regionale overheden gesubsidieerd.

Vraag 107:

Wat verklaart de hogere uitgaven aan subsidies op artikel 15.01.02?

Antwoord:

Dit komt door de niet begrote uitgaven die zijn gedaan voor de eenmalige subsidieregeling update software Boord Computer Taxi.

Vraag 108:

Hoeveel treinreizigers waren er in totaal in 2015?

Antwoord:

Het totaal aantal treinreizigers in 2015 is niet bekend. NS houdt als grootste vervoerder het aantal reizigerskilometers en de lengte van de reis van de reizigers bij. In 2015 bedroeg het aantal reizigerskilometers 17,6 miljard. Dit komt neer op ongeveer 1,2 miljoen enkele reizen per dag. Sinds 2012 is er geen volledig zicht op de ontwikkeling van het gebruik van het regionale spoorvervoer. Zie ook het antwoord op vraag 102.

Vraag 109:

Wat zijn de totale opbrengsten uit de gebruiksvergoedingen voor het spoor?

Antwoord:

In 2015 hebben de vervoerders € 326 miljoen exclusief BTW aan gebruiksvergoedingen betaald aan ProRail (en Keyrail). Een onderverdeling is opgenomen in bijlage 1, onderdeel B van het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015.

Vraag 110:

Hoe kunt u, in het licht van de door u geformuleerde doelstelling op artikel 16 spoor, verklaren dat een omvangrijke modal shift van weg naar spoor uitblijft? Welke redenen liggen hieraan ten grondslag?

Antwoord:

De doelstelling in het artikel luidt: «de kwaliteit van het spoorproduct verbeteren zodat de reiziger en de verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen.» Hiermee is geen doelstelling voor modal shift geformuleerd maar een doelstelling voor de kwaliteit van het spoorproduct. Voor een goede bereikbaarheid van Nederland is het van belang dat alle modaliteiten goed presteren. Reizigers en verladers hebben hierbinnen vervolgens keuzevrijheid. De publicatie van het KIM «Uitwisseling gebruikersgroepen «auto-ov»» van oktober 2015 beschrijft de laatste inzichten ten aanzien van de mate waarin er sprake is van uitwisseling tussen de gebruikers van de auto en het OV. Het KIM concludeert dat autoreizen en ov-reizen voor een belangrijk deel in gescheiden mobiliteitsmarkten voorzien.

Vraag 111:

Kunt u de term «toenemende mate» in de zin «De Lange Termijn Spooragenda heeft tot doel het verbeteren van de kwaliteit van het spoor zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken» kwantificeren?

Antwoord:

Nee, er is geen gekwantificeerde norm voor de groei van het spoorvervoer.

Wel wordt er in de concessies gestreefd naar een voortdurende verbetering van prestaties. Hiermee wordt het vervoer voor reizigers en verladers aantrekkelijker.

Vraag 112:

Kan, gegeven de nieuwe concessie waarin met andere waarden wordt gerekend, toch een appreciatie gegeven worden van de lagere

vijf-minutenpunctualiteit in 2015 ten opzichte van 2014? Kan ditzelfde worden gedaan voor het lagere klantoordeel voor op tijd rijden?

Antwoord:

Met de nieuwe concessie in 2015 is gekozen voor een nieuwe sturingssystematiek. Daarbij is de set van prestatie-indicatoren gewijzigd. Onder de vorige concessie tot en met 2014 waren zowel aankomstpunctualiteit 5 minuten, reizigerspunctualiteit 5 minuten en klantoordeel op tijd rijden prestatie-indicatoren. In de nieuwe concessie, die vanaf 2015 geldt, is gekozen om reizigerspunctualiteit 5 minuten als prestatie-indicator te behouden en daarnaast de ontwikkeling van het algemeen klantoordeel te beoordelen. Hiervoor is gekozen omdat de reizigerspunctualiteit 5 minuten ook meet of reizigers op tijd (binnen 5 minuten) aankomen. Het aantal overstappers en de uitval van treinen is hierbij meegenomen. De aankomstpunctualiteit 5 minuten meet uitsluitend of een gereden trein op tijd (binnen 5 minuten) aankomt. Aankomstpunctualiteit 5 minuten en klantoordeel op tijd rijden zijn in de nieuwe concessie dus niet langer een prestatie-indicator, maar zijn wel behouden als informatie-indicator. NS wordt niet afgerekend op de realisatie van informatie-indicatoren, wel op de realisatie van prestatie-indicatoren.

Op de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit 5 min scoorde NS minder hoog dan in 2014, maar wel boven de afgesproken bodemwaarde. Daarom heb ik hiervoor aan NS geen boete opgelegd. NS scoorde in 2015 op de aankomstpunctualiteit 5 minuten en het klantoordeel op tijd rijden lager dan in 2014. Omdat dit in 2015 informatie-indicatoren betreffen, is NS hier in 2015 niet op beboet.

Vraag 113:

Hoe beoordeelt u het feit dat de indicator punctualiteit op het hoofdrailnet op alle indicatoren lager is dan in 2014?

Antwoord:

De lagere scores op de punctualiteit zijn mede het gevolg van een aantal grote verstoringen en een toename van het aantal «zwarte» dagen ten opzichte van 2014. Het verbeteren van de punctualiteit is in de komende jaren van groot belang. Daarom is het verbeteren van de betrouwbaarheid ook als beleidsprioriteit voor 2016 en 2017 aan NS en ProRail meegegeven. De prestaties moeten in de komende jaren nog sterk verbeteren om de overeengekomen streefwaarden voor 2019 te halen.

Vraag 114:

Waarom wordt er geen werknemersoordeel sociale veiligheid berekend? Zijn er voornemens daartoe?

Antwoord:

NS voert tweemaaljaarlijks onderzoek uit naar de medewerkers tevredenheid, hieronder valt ook sociale veiligheid. Onderzoek naar de tevredenheid van werknemers hoort ook bij de werkgevers te liggen en niet bij de overheid. Ik werk samen met de minister van VenJ en OV-partijen aan een integrale aanpak van agressie in het openbaar vervoer. In dit gezamenlijke traject gaat bezien worden of de huidige onderzoeken aanpassing behoeven

Vraag 115:

Wat is er inzake bodemsanering van NS-percelen gedaan en wat heeft het gekost?

Antwoord:

In 2015 had de Stichting bodemsanering NS percelen (SBNS) ca 100 locaties van NS en ProRail in behandeling. Van dit aantal zijn in 2015 bij ca 50 locaties de bodemsaneringen afgerond. Kenmerkend voor de bodemsaneringsprojecten is dat deze gedurende meerdere jaren worden uitgevoerd. De bijdrage van het Ministerie van IenM is € 13,614 mln (waarvan € 9,076 mln is verantwoord op beleidsartikel 16 Spoor en € 4,538 mln op beleidsartikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling) en de bijdrage van NS is € 9,076 mln. SBNS heeft met het budget bodemsaneringen uitgevoerd, onderzoeken verricht en de begeleiding van de werkzaamheden gefinancierd.

Vraag 116:

Wat heeft de subsidieregeling GSM Rail-interferentie gekost en wat is hiervoor gebeurd? Wat is de doelstelling?

Antwoord:

Het voor de subsidieregeling «beheersing GSM-R(ail) interferenties» beschikbare budget is € 30 mln. Deze subsidieregeling wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Momenteel hebben vervoerders voor bijna € 2,5 mln. aan subsidie hieruit aangevraagd voor meer dan 320 spoorvoertuigen. Voor het merendeel van de op het Nederlandse spoorweginet toegelaten spoorvoertuigen worden de subsidie-aanvragen medio dit jaar verwacht. Het betreft hier de treinen van NS Reizigers. De subsidieregeling kent drie aanvraagperiodes met afnemende subsidieplafonds. In de latere periodes krijgen vervoerders minder subsidie dan in de eerste periode. Doel hiervan was om vervoerders te stimuleren hun GSM-R-treinapparatuur snel interferentiebestendig te maken. Gebleken is echter dat het voor veel vervoerders onmogelijk was om de ambitieuze planning van de eerste twee aanvraagperiodes te realiseren. Nu blijkt dat de meeste treinen pas in de derde periode interferentiebestendig worden gemaakt. Mede hierdoor is de uitputting van de subsidieregeling lager dan oorspronkelijk gepland.

Vraag 117:

Wat is de bijdrage van Schiphol aan het Nederlandse bnp? En wat is zijn bijdrage aan het totaal van de Nederlandse luchtvaartsector?

Antwoord:

Uit onderzoek in opdracht van IenM blijkt dat de werkgelegenheid die in 2013 aan Schiphol gerelateerd is (en dan gaat het om bedrijven die actief zijn in de luchtvaart, luchthavenactiviteiten en toeleveranciers ofwel de directe bijdrage en de indirecte achterwaartse bijdrage van Schiphol) in totaal 114.000 banen bedraagt. De totale toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt geschat op € 9 miljard. Daarnaast is er een breder economisch belang. Het gaat dan om de baten die vooral hoofdkantoren en distributiecentra, en specifieke sectoren als toerisme en congressen, handel en verhandelbare diensten hebben bij de goede luchtverbindingen die vanaf Schiphol worden aangeboden. Dit belang is in het onderzoek niet gekwantificeerd, omdat dit niet exact te bepalen is. Het isoleren van de nabijheid van Schiphol als één van de vestigingsplaatsfactoren is niet goed te doen.

Ik beschik niet over gegevens waarbij de bijdrage van de mainport Schiphol aan de «Nederlandse luchtvaartsector» is gerelateerd. Dit is in het onderzoek niet gedaan. Het gaat immers bij de bijdrage van Schiphol ook om niet-luchtvaartactiviteiten, zoals toeleveranciers. En daarnaast valt bijvoorbeeld de vliegtuigbouw niet onder de bijdrage van Schiphol, terwijl deze wel onderdeel zou kunnen zijn van de «luchtvaartsector».

Vraag 118:

Waarom is er bij de benchmark gekozen voor vergelijken met luchthavens met grote thuismarkten en niet voor luchthavens met een met Schiphol vergelijkbare thuismarkt?

Antwoord:

Er is in de jaarlijkse Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen ervoor gekozen om Schiphol met haar belangrijkste concurrenten te vergelijken. Bij deze keuze spelen geografische locatie, vervoersomvang en status van hubluchthaven een rol. Een groot deel van de concurrentie tussen Schiphol en andere luchthavens speelt zich af op transfermarkten. Het gaat dan om passagiers die via de hub Schiphol of concurrerende hubs (zoals bijvoorbeeld Frankfurt, Istanbul of Dubai) overstappen. De transferpassagiers zijn van groot belang voor Schiphol vanwege de relatief kleine thuismarkt. Transferpassagiers kiezen gemakkelijker voor een andere (overstap)luchthaven dan de passagiers afkomstig uit de lokale markt. Daarom is het belangrijk om te monitoren of het kosten-niveau van Schiphol concurrerend is ten opzichte van andere grote hubluchthavens. Overigens zijn bijvoorbeeld ook Dubai en Frankfurt in belangrijke mate van transfer afhankelijk.

Vraag 119:

Wat is de rangorde in Europese luchthavens wanneer ook de inspectie-kosten worden meegenomen, naast de luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen? Op welke plek staat Schiphol dan in 2015?

Antwoord:

Een dergelijke rangorde is niet te geven. In de jaarlijkse Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen is geen vergelijking van inspectiekosten opgenomen. Dit past niet in de systematiek van de benchmark, onder meer omdat deze zich richt op de kosten die luchtvaart-maatschappijen maken voor het aandoen en gebruik van luchthavens voor passagiers- en vrachtluchten tezamen. De specifieke kosten voor inspecties, zoals bij de import vormen daar geen onderdeel van. Dergelijke inspectiekosten zijn wel in een andere benchmark in opdracht van IenM onderzocht. Dit is het onderzoek «Hoogte van (lucht)havenaanloop- en doorvoerkosten (waaronder tarieven voor inspectie en toezicht) in Noordwest Europese zee- en luchthavens» uit 2015. Schiphol wordt in dit onderzoek met een aantal belangrijke concurrerende vrachtluchthavens vergeleken: Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Luik en Brussel (Kamerstuk 29 862, nr. 27)

Vraag 120:

Waarom loopt het gebruiksjaar Totaal Risicogewicht Grenswaarde (TRG) 2015 van 1 november 2013 tot 31 oktober 2014?

Antwoord:

Helaas is in het jaarverslag zoals aan de Kamer is aangeboden een fout geslopen: het gebruiksjaar 2015 loopt van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015. De begin- en einddatum van het gebruiksjaar voor Schiphol is vastgesteld in artikel 1.1 onder a. van het Luchthavenverkeer-besluit Schiphol. In het besluit wordt onder het gebruiksjaar de periode van een jaar die loopt van 1 november tot en met 31 oktober verstaan. In artikel 4.1.1 onder 1 van hetzelfde besluit wordt de grenswaarde per gebruiksjaar voor het totaal risicogewicht van het luchthavenluchtverkeer bepaald.

Vraag 121:

Wat is de verklaring voor de afname in vrachtvolume? Heeft er een verschuiving plaatsgevonden naar een andere modaliteit?

Antwoord:

Over heel 2015 daalde het vrachtvolume op Schiphol licht met 0,7 procent naar 1,62 miljoen ton. Deze daling is onder meer te verklaren door de afgenomen import vanuit Azië alsmede het handelsembargo op Rusland. Het vrachttonnage op Schiphol is in het vierde kwartaal van 2015 overigens weer gestegen met 1,2 procent in vergelijking met het vierde kwartaal van 2014. En in de eerste vier maanden van 2016 stijgt het vrachttonnage met 2,3%. Er zijn indicaties dat een deel van de vracht die traditioneel door luchtvrachtmaatschappijen werd vervoerd, de laatste jaren ook als zeevracht wordt vervoerd.

Vraag 122:

Wat is de reden van de forse toename van «Air Traffic Flow Management»-vertraging (ATFM) per vlucht voor het derde jaar op rij?

Antwoord:

De ATFM-vertragingen in 2015 zijn voor bijna 85% veroorzaakt door niet door de luchtverkeersleiding beheersbare factoren, waarvan 58% door weersomstandigheden (storm, mist, etc) en 27% door andere niet beïnvloedbare factoren. Daarnaast is bijna 10% van de vertragingen het gevolg van special events, zoals beperkingen in het luchtruim in samenhang met grote evenementen zoals de start van de Tour de France. LVNL heeft op de door haar beheersbare vertragingfactoren in 2015 conform de doelstelling een score gehaald van een gemiddelde vertraging van 0.5 minuut per gecontroleerde vlucht.

Vraag 123:

In hoeverre kan de toename in ATFM in 2015 ten opzichte van 2014 worden verklaard door luchtverkeersleiding? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:

De ATFM-vertragingen in 2015 zijn voor bijna 85% veroorzaakt door niet door de luchtverkeersleiding beheersbare factoren, waarvan 58% door weersomstandigheden (storm, mist, etc) en 27% door andere niet beïnvloedbare factoren. Daarnaast is bijna 10% van de vertragingen het gevolg van special events, zoals beperkingen in het luchtruim in samenhang met grote evenementen zoals de start van de Tour de France. LVNL heeft op de door haar beheersbare vertragingfactoren in 2015 conform de doelstelling een score gehaald van een gemiddelde vertraging van 0.5 minuut per gecontroleerde vlucht.

Vraag 124:

Wat wordt er gedaan om de negatieve trend bij ATFM-vertraging per vlucht te keren?

Antwoord:

Zoals uit de antwoorden op de vragen 122 en 123 is gebleken wordt het merendeel van de vertragingen veroorzaakt door buiten de invloedssfeer van de luchtverkeersleiding liggende oorzaken. Vanzelfsprekend blijft het ook in die situatie van belang is dat de luchtverkeersleiding op de door haar beheersbare factoren goed blijft scoren.

Vraag 125:

Kan een overzicht gegeven worden van het aantal luchtverkeersleiders in Nederlands sinds 2010? Zijn er voldoende luchtverkeersleiders opgeleid om per 2018 luchthaven Lelystad te openen? Graag een toelichting.

Antwoord:

LVNL, Defensie en de luchthaven zijn bezig alle benodigde stappen te zetten om Lelystad tijdig in gebruik te kunnen nemen. De capaciteitste-

korten bij LVNL hebben de afgelopen tijd er voor gezorgd dat sommige activiteiten vertraging hebben opgelopen. De inzet van alle partijen is om de luchthaven per 1 april 2018 in gebruik te kunnen nemen.

Voor de fase na openstelling wordt op dit moment concreter in beeld gebracht wat er nodig is om de luchthaven straks te kunnen laten draaien. Hoeveel luchtverkeersleiders (civiel en militair) op welk moment nodig zijn is mede afhankelijk van het verwachte groeiscenario voor Lelystad. LVNL en CLSK beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel voor het uitvoeren van de luchtverkeersleiding op en rondom de luchthaven Lelystad. Het tijdig beschikbaar hebben van voldoende verkeersleiders is onderdeel van de planning en realisatie van de Luchthaven Lelystad.

Vraag 126:

Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Visser inzake de invulling van de vierde baanregel (Kamerstuk 34 098, nr. 14)?

Antwoord:

- Ik heb de Omgevingsraad Schiphol – mede op basis van de recente parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor het NNHS – gevraagd om advies over een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van dit NNHS.
- De adviesaanvraag, waarover ik u met het uitbrengen van de Actie-agenda Schiphol over heb geïnformeerd, spitst zich ondermeer toe op de wijze waarop de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel geborgd is, met bijzondere aandacht voor de regel voor de vierde baan (motie Visser). Dit aan de hand van de feitenbasis uit de mer Schiphol. Afronding van deze mer door Schiphol is voorzien nog voor de zomer.
- Op basis van de advisering over de toekomstbestendigheid van het NNHS wordt vervolgens een doorvertaling gemaakt van de gemaakte afspraken in het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat vervolgens wordt voorgelegd aan Tweede en Eerste Kamer.

Vraag 127:

Wat is de bijdrage van de Rotterdamse haven aan het Nederlandse bnp? En wat aan het totaal van de Nederlandse scheepvaartsector?

Antwoord:

De toegevoegde waarde, direct en indirect door de Nederlandse zeehavens gegenereerd, bedroeg € 38,5 miljard in 2014. Dat is 5,8% van het bruto binnenlands product. De bijdrage van Rotterdam-Rijnmond aan dit totaal bedraagt 12,9 miljard direct en 7,8 miljard indirecte toegevoegde waarde. Dit is 3,1% van het bbp. (Bron: Havenmonitor 2015)

Vraag 128:

Wat is de inbreng van I&M geweest ten behoeve van de topsector logistiek en wat is hiermee gebeurd?

Antwoord:

De Topsector Logistiek wordt mede gefinancierd door middelen uit de begroting van I&M. In 2014 heb ik besloten voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Topsector Logistiek 2015–2020 meerjarig € 114 mln. beschikbaar te stellen. Hiervan is op basis van goedgekeurde jaarplannen, behaalde resultaten en gerealiseerde cofinanciering vanuit de Topsector Logistiek inmiddels € 73 mln. toegekend. Met deze middelen wordt een breed opgezet programma uitgevoerd met o.a. als doel te komen tot een meer efficiënte, concurrerende en duurzame logistieke sector in Nederland. Voor nadere informatie verwijst ik u naar o.a. het Resultaten boek 2 van de Topsector Logistiek (<http://www.topsectorlogistiek.nl/publicaties>).

Vraag 129:

Wat verklaart de daling in passeertijd van sluizen en hoofdtransportassen in 2015 ten opzichte van 2014? Kan in bedragen worden uitgedrukt wat hier de gevolgen van zijn? Wanneer zal de passeertijd van sluizen en hoofdtransportassen naar verwachting meer in de richting van de streefwaarde gaan opschuiven? Kunnen er in de tussentijd andere tijdelijke maatregelen genomen worden?

Antwoord:

De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen zijn de laatste jaren vrij constant. De fluctuatie in 2015 t.o.v. 2014 van 2% wordt met name veroorzaakt door onderhoudsmaatregelen bij de Kreekraksluizen. De gevolgen hiervan zijn niet zo makkelijk in bedragen uit te drukken, maar deze fluctuatie betreft slechts een beperkte extra reistijd voor schepen. Het feit dat de passeertijden op de hoofdtransportassen structureel nog niet voldoen aan de streefwaarden wordt verder veroorzaakt door gebrek aan sluiscapaciteit op de corridors tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluizen op die corridors lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. Voor de verbetering van de capaciteit van de Volkeraksluizen wordt een aantal quick win maatregelen aan het schutmechanisme uitgevoerd die vanaf 2017 een bijdrage gaan leveren aan het verkorten van de passeertijden. De openstelling van de nieuwe sluis bij Terneuzen is gepland in 2022. De komende jaren wordt enige verbetering in passeertijden verwacht, maar pas vanaf 2022 mag een structurele verbetering worden verwacht. Andere tijdelijke maatregelen zijn niet mogelijk, omdat er sprake is van een capaciteitstekort bij de sluizen.

Vraag 130:

Wat verklaart het stijgende marktaandeel van havenbedrijf Rotterdam?

Antwoord:

In 2015 heeft Rotterdam haar marktleiderspositie in de Hamburg-Le Havre range vergroot van 36,8% naar 38,0%. Deze groei werd bereikt door stijging van de overslag van nat massagoed, een marktsegment waarin Rotterdam traditioneel een sterke positie heeft. Daarbij vormt nat massagoed bijna de helft van de totale overslag van Rotterdam. Die combinatie heeft ertoe geleid dat de groei in dit marktsegment sterk doorwerkt in het totale marktaandeel. (Bron: jaarverslag 2015 Havenbedrijf Rotterdam)

Vraag 131:

Is er ten aanzien van de afname in het aantal handelsvaartschepen, met zijn weerslag op het tonnage van de vloot onder Nederlandse vlag, sprake van een trend? Zo ja, wat doen we daartegen? Als dit niet bekend is, bent u dan bereid dit te onderzoeken?

Antwoord:

Het aantal schepen dat in- en uit het register wordt geschreven varieert jaarlijks. Voor het eerst sinds jaren is er sprake van een lichte daling van het aantal ingeschreven schepen. Het is nog niet duidelijk of hier sprake is van een trend. Niettemin ben ik bereid dit te analyseren. Hoewel het aantal schepen niet alleen afhankelijk is van overheidsbeleid, maar ook van marktomstandigheden, wordt wel gewerkt aan verbeteringen van het scheepsregister, zodat de voorwaarden om onder Nederlandse vlag te varen aantrekkelijk zijn.

Vraag 132:

Wat is de verklaring voor een toename in de door Nederland beheerde vloot?

Antwoord:

Een algehele toe- of afname van de vanuit Nederland beheerde vloot heeft te maken met de marktomstandigheden. Het afgelopen jaar is de vanuit Nederland beheerde vloot onder buitenlandse vlag toegenomen, terwijl de vloot onder Nederlandse vlag licht is gedaald. Uit de cijfers blijkt niet direct een duidelijke oorzaak.

Vraag 133:

Wat waren de resultaten van het Nederlandse voorzitterschap van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)?

Antwoord:

Over de resultaten van het Nederlandse voorzitterschap heb ik u geïnformeerd bij brief van 8 december 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 94). Bij deze brief treft u een bijlage aan waarin per thema de inzet en resultaten beschreven zijn.

Vraag 134:

Is bekend wat de uitstoot van CO₂ van de Nederlandse binnenvaartvloot is? Kan dit procentueel worden vergeleken met de uitstoot van deze sector in andere EU-lidstaten? En hoe zit het met andere stoffen zoals NO_x, SO_x en fijnstof?

Antwoord:

Het Ministerie onderzoekt de uitstoot van de Europese binnenvaartvloot, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen typen schepen en technologieën. Het is echter niet bekend wat de uitstoot van de Nederlandse binnenvaartvloot is, en hoe dit procentueel kan worden vergeleken met de uitstoot van deze sector in andere EU lidstaten.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voert onderzoek uit naar de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen die voortvloeien uit het gebruik van energie van verschillende sectoren. In het onlangs uitgebrachte «Verkeer en vervoer in de nationale energieverkenning 2015, achtergronden van de NEV-raming verkeer en vervoer» zijn cijfers over de uitstoot van CO₂, NO_x, SO_x en fijnstof in de binnenvaart beschikbaar gemaakt⁵. In dit rapport wordt uitgegaan van die uitstoot die beleidsmatig toerekenbaar is aan Nederland.

Het PBL meldt in haar studie dat de CO₂-emissies van de (nationale) binnenvaart, inclusief passagiers- en veerboten, naar verwachting licht afneemt van 0,9 megaton in 2010 tot circa 0,8 megaton in 2030. De NO_x-emissies van de binnenvaart in Nederland nemen bij vastgesteld beleid naar verwachting af van 25 kiloton in 2013 tot 21 kiloton in 2020, om vervolgens weer licht toe te nemen tot 22 kiloton in 2030. De SO₂-emissie van de binnenvaart is al enkele jaren minimaal door het gebruik van zwavelvrije diesel. De fijnstof-emissies van het vracht- en passagiersvervoer dalen bij vastgesteld beleid van 0,9 kiloton in 2013 tot 0,7 kiloton in 2020 en stabiliseren daarna. Bij voorgenomen beleid dalen de fijnstof-emissies tot 0,2 kiloton in 2030.

Vraag 135:

Welke economische kansen biedt beperking van CO₂-uitstoot?

Antwoord:

Op microniveau liggen er kansen voor individuele ondernemers die in staat zijn om oude of verouderde systemen en werkwijzen vaarwel te zeggen en nieuwe, klimaatneutrale wegen in te slaan. Op macroniveau

⁵ http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2016_Verkeer-en-Vervoer-in-de-NEV2015.pdf.

kan een verschuiving optreden van vraag en/of aanbod van CO₂-intensieve producten en diensten naar vraag en/of aanbod van minder of niet CO₂-intensieve producten en diensten. Wat hiervan het effect op de economische groei en ontwikkeling is, is afhankelijk van verschillende factoren en daarmee op voorhand niet te zeggen. Het recente DNB rapport «Tijd voor Transitie» laat zien dat het niet tijdig inzetten van een haalbaar pad naar een CO₂-neutrale economie op lange(re) termijn tot schoksgewijze aanpassingen kan leiden, die de economische groei en ontwikkeling kunnen schaden.

Vraag 136:

Hoeveel CO₂-emissierechten zijn nu in omloop en hoeveel hiervan zijn in «Nederlandse handen»? Hoeveel emissierechten zijn «vrij» door Nederland uit de markt te halen? Hoeveel kost het om emissierechten uit de markt te halen wanneer deze vrijkomen door het sluiten van de kolencentrales?

Antwoord:

Er zijn momenteel ongeveer 2 miljard CO₂-emissierechten in omloop. Het is onbekend welk deel van deze rechten in handen is van Nederlandse bedrijven. In het kader van de invoering van de marktstabiliteitsreserve (MSR) zal de Europese Commissie hier vanaf 2017 meer gedetailleerd over rapporteren.

Nederland is op basis van de Europese regels verplicht haar veiling-aandeel op de Europese veilingen aan te bieden. Nederland kan daardoor niet eigenstandig emissierechten van de markt houden. Wel kan worden besloten om emissierechten op de veiling of secundaire markt te kopen. Hiervoor zal dan de actuele prijs per ton CO₂ moeten worden betaald. In het onderzoek naar de uitfasering van kolencentrales in het kader van de motie van Weyenberg/van Tongeren wordt onderzocht hoeveel het kost om hierdoor vrijkomende emissierechten uit de markt te halen. Dit onderzoek is eind dit jaar beschikbaar.

Vraag 137:

Wat is het CO₂-uitstootplafond als de klimaatdoelstellingen uit het Akkoord van Parijs moeten worden gehaald? In hoeveel jaar kan naar dit plafond worden toegewerkt?

Antwoord:

Het klimaatakkoord van Parijs legt een stevige basis voor effectieve mondiale klimaatactie in de komende decennia door alle landen gezamenlijk. Voor 2050 hanteert de EU nu een reductiedoelstelling van 80–95% in 2050 (t.o.v. 1990), die gericht is op het realiseren van het tweegraden doel. Doel van het Klimaatakkoord van Parijs is om de klimaatverandering te beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, met het streven deze tot anderhalve graad te beperken. In het besluit bij het Parijs Akkoord wordt het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) verzocht zich te buigen over de effecten van anderhalve graad opwarming en de daaraan gerelateerde mondiale emissiepaden, en hierover in 2018 een rapport uit te brengen.

Vraag 138:

Hoeveel is afgelopen jaar, dit jaar en wordt naar verwachting komend jaar uitgegeven aan subsidie voor bijstook van biomassa? Welke grondstoffen betreft de biomassabijstook in Nederland? Hoeveel wordt aan Canadees hout geïmporteerd om als biomassa te worden verbrand?

Antwoord:

In het kader van de jaarverantwoording van het Ministerie van Economische Zaken zijn tevens vragen gesteld over de bijstook van biomassa.

Omdat het onderwerp de subsidieregeling SDE+ van Economische Zaken betreft, is in onderling overleg afgestemd dat in het kader van de overzichtelijkheid en integraliteit dit departement de beantwoording van alle vragen over bijstook biomassa voor zijn rekening neemt.

Vraag 139:

Hoe worden met het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties en de zogenaamde green deals de doelen uit de Klimaatbrief en de Lokale Klimaatagenda tot succesvolle uitvoering gebracht? Op welke wijze dragen financiële incentives hieraan bij? Kunnen hier concrete voorbeelden van worden gegeven?

Antwoord:

Bij het aangaan van allianties is de realisatie van (klimaat)doelstellingen een belangrijk uitgangspunt. De Nederlandse klimaatcoalitie (NKC) is hier een goed voorbeeld van. Om organisaties, bedrijven en overheden te ondersteunen met klimaatneutraal ondernemen hebben het Ministerie van IenM, het Klimaatverbond, MVO Nederland en Natuur en Milieu de handen ineengeslagen. Samen met een groot aantal partijen, die op basis van vrijwilligheid deelnemen, bouwen we aan een coalitie om voor 2050 klimaatneutraal ondernemen de norm te maken. Steeds meer organisaties, bedrijven en overheden zien zelf het belang en de (financiële) voordelen van het nemen van klimaatmaatregelen. Daarom wordt voor de realisatie van de NKC en Green Deals niet primair ingezet op financiële incentives vanuit de overheid, maar wordt in sterke mate een beroep gedaan op de bereidheid en eigen verantwoordelijkheid van de betrokken partijen. Als er bijdragen worden gegeven gaat het vooral om een beperkte ondersteuning in de beginfase van projecten om een goede start te kunnen maken.

Vraag 140:

Hoe wordt toegewerkt naar het meewegen van klimaat- en milieu-impact in economische modellen en productieprocessen? Zijn hier voorbeelden van te geven?

Antwoord:

De transitie naar een klimaatneutrale economie is een van de grote lange-termijnuitdagingen voor de economie. Het is dan ook belangrijk dat de klimaat- en milieu-impact wordt meegenomen in economische modellen en productieprocessen, en dit gebeurt in de praktijk ook al. Zo hebben bijvoorbeeld het CPB en PBL in het kader van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) energie- en klimaatscenario's ontwikkeld en heeft De Nederlandsche Bank (DNB) recentelijk te kennen gegeven ook nader onderzoek te gaan verrichten op het gebied van energie en klimaat. Het bedrijfsleven kijkt daarnaast meer en meer naar de klimaat- en milieu-impact van productieprocessen, waarbij adequate CO₂-beprijzing dit proces verder zou kunnen versterken.

Verder investeert het kabinet momenteel in de actualisatie van het handboek schaduw prijzen in het milieubeleid, waarmee de klimaat- en milieu-impact op een zo eenduidig mogelijke wijze kan worden meegenomen in maatschappelijke kosten-batenanalyses. Dit geactualiseerde handboek met bijbehorende leidraad MKBA, zal naar verwachting nog in 2016 gereed komen en is ook bruikbaar voor het bedrijfsleven zelf om de milieu-impact van de eigen activiteiten en emissies te berekenen. Tenslotte wordt in diverse programma's en publiek-private samenwerkingsverbanden gestimuleerd dat bedrijven duurzame modellen en productieprocessen ontwikkelen. Zo wordt in het programma Van-Afval-Naar-Grondstof (VANG) gewerkt aan het verminderen van milieu-impact

in product- en productieketens. In de Nederlandse Klimaatcoalitie zetten deelnemers met ondersteuning van het Rijk in op klimaatneutraliteit en op de vermindering van hun CO₂-footprint.

Vraag 141:

Welke bepalingen uit de vrijhandelsverdragen (TTIP en CETA) raken aan milieu en klimaatbeleid? Hoe worden deze verdragen op mogelijke milieu en klimaateffecten beoordeeld?

Antwoord:

In handelsakkoorden worden afspraken over milieu gemaakt in de duurzaamheidshoofdstukken. Hierin maken partijen afspraken om er voor te zorgen dat handel en investeringen niet ten koste gaan van de verplichtingen in de verschillende multilaterale milieuverdragen. EU-klimaatwetgeving is geen onderdeel van de onderhandelingen. Daarnaast wordt in meerdere hoofdstukken de beleidsruimte bevestigd dat partijen beleidsvrijheid houden om beleid te maken ter bescherming van onder meer het milieu, zoals in recente Kamervraagbeantwoording is toegelicht [<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ttip-handelsovereenkomst-tussen-europese-unie-en-de-verenigde-staten/documenten/kamerstukken/2016/05/27/beantwoording-kamervragen-over-ttip-leaks>]. In de onderhandelingen over het EU-VS handelsakkoord (TTIP) heeft de EU ook een voorstel gedaan voor een apart hoofdstuk over energie en grondstoffen, waarin de EU overeenstemming wil bereiken over regels die de toegang tot energie en grondstoffen open, gebaseerd op regels, mededingingsvriendelijk en duurzaam maken. [<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ttip-handelsovereenkomst-tussen-europese-unie-en-de-verenigde-staten/documenten/rapporten/2016/03/08/de-inhoud-van-het-ttip-een-overzicht-en-een-toelichting-per-hoofdstuk>] De effecten van handelsverdragen op het milieu en klimaat worden beoordeeld in de zogenaamde Trade and Sustainability Impact Assessments die de Europese Commissie laat uitvoeren voor handelsakkoorden. Deze analyse is voor het EU-Canada handelsakkoord (CETA) in 2011 afgerond [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/september/tradoc_148201.pdf]. Bij TTIP is het onderzoek nog bezig, maar is recent een eerste concept gepubliceerd. [<http://www.trade-sia.com/ttip/wp-content/uploads/sites/6/2014/02/TSA-TTIP-draft-Interim-Technical-Report.pdf>]. Het kabinet neemt deze analyses mee in haar oordeel over de handelsakkoorden.

Vraag 142:

Hoeveel middelen zijn vorig jaar, dit jaar en worden komend jaar ingezet voor technologische innovatie om de overgang naar een duurzame maatschappij te stimuleren? Kunnen concrete voorbeelden worden gegeven hoe deze middelen worden ingezet? Welk deel hiervan komt ten goede aan vrij onderzoek?

Antwoord:

Het innovatiebeleid en daarbij behorende stimuleringsfaciliteiten vallen onder portefeuille van mijn collega van het Ministerie van Economische Zaken (Rijksbegroting 2016 XIII Economische Zaken, artikel 12). Een substantieel deel van deze innovatiemiddelen (circa 70%) is gericht op duurzaamheid (Monitor Bedrijvenbeleid 2015, Kamerstuk 32 637, nr. 201). Via de Regeling groenprojecten kunnen duurzame innovatieve investeringsprojecten tegen een lagere rente geld lenen bij een groenbank of groenfonds. Dit betreft bijvoorbeeld projecten in duurzame energie en energiebesparing, duurzaam bouwen, grondstofbesparing, terugwinning en hergebruik, etc. De middelen bestaan uit gedeerde belastinginkomsten voor het Rijk. Deze zijn als volgt geraamd:

2014	€ 87
2015	€ 90
2016	€ 92
2017	€ 94

Bron: Miljoenennota 2016 Tabel 5.3.2 Belastinguitgaven in de belastingen op inkomen, winst en vermogen 2014–2020, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen).

De regeling is bedoeld voor investeringen en niet voor (vrij) onderzoek

Vraag 143:

Welke (soort) bedrijven ontvangen subsidie via de Milieu investeringsaftrek (MIA), vrijwillige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) en Groen Beleggen? Zijn dit vooral multinationals, grote beursgenoteerde ondernemingen of bedrijven binnen het mkb of zzp'ers?

Antwoord:

De regelingen Mia en VAMIL zijn geen subsidieregelingen. Het betreft regelingen waarbij bedrijven een extra fiscale aftrek ontvangen (MIA) dan wel versneld kunnen afschrijven (VAMIL), indien zij investeren in specifieke milieuvriendelijke technieken – zoals aangegeven in de jaarlijks geactualiseerde milieulijst. Deze regeling staat open voor alle bedrijven. Aangezien het een fiscale regeling is, profiteren alleen bedrijven die ook daadwerkelijk winst maken. Op basis van de aanvragen bij RVO over het jaar 2015 werd 65% van de aanvragen gedaan door ondernemingen met minder dan 11 werknemers. Hieronder vallen dus ook zzp'ers. 28% van de aanvragen had betrekking op ondernemingen tussen de 11 en 250 medewerkers. Slechts 7% van de aanvragen bestaat uit ondernemingen met meer dan 250 medewerkers. De Groenregeling staat open voor alle bedrijven die investeringen doen en daarvoor een groenverklaring hebben verkregen. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in de grootte van bedrijven.

Vraag 144:

Kan met specifieke voorbeelden worden toegelicht op welke wijze de transportsector tot een vermindering van CO₂-uitstoot kan komen?

Antwoord:

CO₂-besparing kan behaald worden door het inzetten van zuiniger voertuigen en brandstoffen. De belangrijkste prikkel hiervoor is internationaal bronbeleid. Dit leidt ertoe dat de transportsector andere brandstoffen gaat inzetten. Voor personenauto's, bussen en stadsdistributie zullen elektrische aandrijflijnen in combinatie met batterijtechnologie of waterstof in de toekomst naar verwachting de hoofdmoot zijn. Hiermee wordt al ervaring opgedaan in de Green Deals Elektrisch Rijden en Zero Emissie Stadslogistiek. Daarnaast is een Bestuursakkoord afgesloten voor de inzet van zero emissie OV-bussen. Luchtvaart en scheepvaart kunnen CO₂ besparen door grotere inzet van duurzame biobrandstoffen en (bio)LNG. Ook hiervoor zijn programma's in Nederland opgezet of in voorbereiding.

De mobiliteit- en transportsector kan eveneens CO₂ besparen door gedragsmaatregelen, gericht op het maken van duurzame keuzes. Bijvoorbeeld door minder (videoconferencing of thuiswerken), schoner (met de fiets of het openbaar vervoer) en/of buiten de spits te reizen, of door de inzet van ITS maatregelen (truckplatooning). In het kader van het SER-akkoord voor duurzame groei zijn afspraken gemaakt over het stimuleren en vergemakkelijken van duurzamer gedrag. Dit is uitgewerkt in programma's als Het Nieuwe Rijden 3.0, de Green Deals Autodelen en

Het Nieuwe Draaien, Lean and Green personal mobility en de campagnes «kies de beste band» en «»ikbenhopper».

Ook door het inrichten van een efficiënt logistiek proces wordt CO₂ bespaard. Door bijvoorbeeld een betere informatievoorziening zullen de verschillende vervoersmodaliteiten zoals vrachtwagens, treinen en binnenvaartschepen beter benut worden met als gevolg minder noodzakelijke vervoersbewegingen en minder CO₂ uitstoot. Het programma van de Topsector Logistiek maar ook bijvoorbeeld het programma Beter Benutten dragen aan deze ontwikkelingen bij.

Vraag 145:

Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de geraamde overschrijding van het CO₂-emissieplafond in de sectoren «gebouwde omgeving», «landbouw» en «overig»? Met welke maatregelen wordt de uitstoot verlaagd om de doelstellingen voor 2020, 2040 en 2050 te behalen?

Antwoord:

De NEV 2015 laat zien dat de doelstelling voor 2020 voor de niet emissie-handelssectoren als geheel, inclusief de sectoren «gebouwde omgeving», «landbouw» en «overig», ruimschoots gehaald zal worden. De geraamde overschrijdingen in de genoemde sectoren hangen met name samen met (aanpassingen in) de gehanteerde berekeningsmethodiek, hoewel voor de sector «landbouw» afschaffing van het melkquotum ook een duidelijke rol speelt. Voor de periode na 2020 zijn vooralsnog geen nationale doelen vastgesteld. Rond de zomer zal de Europese Commissie met een voorstel komen voor de verdeling van de niet-ETS doelen (transport, gebouwde omgeving, landbouw, overige broeikasgassen en kleine industrie) over de verschillende lidstaten voor 2030.

Vraag 146:

Is in de raming over het doelbereik van de sectorale emissieplafonds de voorlopige voortgang van het energieakkoord in acht genomen?

Antwoord:

Ja.

Vraag 147:

Welke concrete acties worden ingezet om de planning en de doelstellingen hernieuwbare energie uit de NEV te halen?

Antwoord:

In de Nationale Energieverkenning (NEV) 2015 is geconstateerd dat het doel van 16% hernieuwbare energie in 2023 binnen bereik is. In de NEV 2015 is ook geconstateerd dat het doel van 14% hernieuwbare energie in 2020 nog niet gehaald werd. In dat kader zijn met de betrokken partners in van het SER energieakkoord aanvullende maatregelen afgesproken. Het gaat daarbij om het versnellen van acties voor wind op land met de provincies, de regeling kleine hernieuwbare warmte opties, een innovatieprogramma monomestvergisting, uitwerking van de warmtevisie en bijen meestook van biomassa en biobrandstoffen. Verder is afgesproken dat, indien uit de NEV 2016 mocht blijken dat de 14%-doelstelling nog niet volledig wordt gehaald, er voor de periode 2017–2020 een intensivering van de ISDE-regeling (Investeringsubsidie duurzame energie) plaatsvindt om de doelstelling binnen bereik te krijgen.

Vraag 148:

Hoe verhouden de doelen en inspanning ten aanzien van hernieuwbare energie zich tot de klimaatdoelen ten aanzien van CO₂ reductie? Welk spanningsveld zit tussen deze twee doelen?

Antwoord:

Wat betreft het huidige beleid, laat het IBO CO₂ zien dat niet alle maatregelen uit het Energieakkoord even kostenefficiënt zijn in termen van CO₂-reductie. Dit komt doordat sommige maatregelen voornamelijk gericht zijn op het realiseren van hernieuwbare energie of energiebesparing en niet zozeer op de reductie van broeikasgassen. Voor het verminderen van broeikasgasemissies zijn hernieuwbare energie en energiebesparing slechts middelen, en als hierop wordt gestuurd kan dit de kosteneffectiviteit van het CO₂-reductiebeleid verminderen. Inmiddels heeft het Kabinet in het Energierapport aangegeven dat het voor de toekomst wenselijk is om alleen te sturen op CO₂-reductie. Voor het sturen op basis van doelen rond hernieuwbare energie en energiebesparing is doelbewust gekozen door de partijen die betrokken zijn bij het Energieakkoord om de energietransitie in gang te zetten. Daarnaast gelden tot en met 2020 Europese verplichtingen op deze terreinen. De doelen uit het Energieakkoord rond hernieuwbare energie en energiebesparing zijn volgens de Energieakkoord-partners allemaal binnen bereik. Ook het nationale doel voor CO₂-reductie in de niet-ETS-sectoren in 2020 wordt volgens de Nationale Energieverkenning 2015 ruimschoots gehaald.

Vraag 149:

Met hoeveel is de CO₂-uitstoot gedaald door de bijtelling voor het privé gebruik van zakelijke auto's?

Antwoord:

In het rapport «Evaluatie autogerelateerde belastingen 2008–2013 en vooruitblik automarktontwikkelingen tot 2020» van Policy Research Corporation, dat op 23 oktober 2014 aan uw Kamer is gestuurd, worden de effecten van het fiscale stimuleringsbeleid voor zuinige personenauto's en de daarmee gepaard gaande derving van belastinginkomsten beschreven. Dit onderzoek geeft in tabel II.8 op bladzijde 52 inzicht in het totale CO₂-effect van het gehele pakket van fiscale maatregelen. De effecten van afzonderlijke maatregelen zijn in dit onderzoek echter niet apart onderzocht. Alle maatregelen werken namelijk tegelijkertijd en hebben ook een interactie op elkaar. Zo is de BPM onderdeel van de cataloguswaarde van een auto en dus ook van invloed op de bijtelling. De optelling van effecten van afzonderlijke maatregelen komt hierdoor niet overeen met het totaaleffect. Indicatief kan wel worden aangegeven dat de bijtelling een zeer belangrijke bijdrage levert aan de werking van het totale pakket van fiscale maatregelen en dus ook aan het totale CO₂-effect. In het rapport wordt hierover vermeld dat de fiscale vergroening in de bijtelling ertoe heeft geleid dat niet alleen de meest zuinige auto van de zaak gestimuleerd wordt, maar zelfs 77% van alle auto's van de zaak in 2013 fiscaal gestimuleerd zijn en dus een lagere bijtelling hebben.

Vraag 150:

Wat is de CO₂-uitstoot van Nederland en Europa (in procenten) ten opzichte van de totale mondiale uitstoot? Kunnen deze percentages ook voor NO_x en fijnstof gegeven worden? En kan ten aanzien van deze laatste twee stoffen worden aangegeven in hoeverre Nederland voldoet aan de WHO-waarden?

Antwoord:

	CO ₂ Mton	CO ₂ %	NO _x kton	NO _x %	PM10 kton	PM10 %
NL	158	0,44%	235	0,20%	26,75	0,03%
EU-28	3.415	9,6%	8.166	6,8%	1.827	1,8%
Wereld	35.669	100%	120.000	100%	104.000	100%

Deze cijfers zijn gebaseerd op de emissies in 2014 (volgens de EDGAR database v4.3.1) en op de NO_x/PM10-emissies in 2013 NL/EU(28) tbv de NEC-registratie.

De NO_x en PM10 cijfers voor de wereld zijn gebaseerd op de «2015 GAINS Eclipse-database». Volgens de laatste Kyoto-rapportage bedraagt de CO₂ uitstoot in 2014 voor Nederland in 2014 158 Mton (fossiel CO₂).

De WHO-waarden hebben betrekking op de concentraties van de verschillende stoffen en niet op de uitstoot per land.

Vraag 151:

Kunt u nader toelichten hoe u op basis van de Nederlandse Energieverkenning (NEV) concludeert dat Nederland naar verwachting ruimschoots voldoet aan zijn Europese doel voor reductie van uitstoot van broeikasgassen in 2020?

Antwoord:

In de Nationale Energieverkenning 2015 staat dat Nederland naar verwachting ruimschoots zal voldoen aan het doel van 16% broeikasgasreductie voor de niet-ETS sectoren in 2020. De jaarlijkse niet-ETS emissie daalt, zowel bij vastgesteld als bij voorgenomen beleid, van 109 megaton CO₂-equivalenten in 2013 naar 100 [97–102] megaton in 2020. Dit komt neer op een reductie van ongeveer van 21,5% ten opzichte van 2005. Daarmee voldoet Nederland ruimschoots aan het gestelde doel.

Vraag 152:

Wat is het voorgenomen beleid naar aanleiding van de uitspraak van de rechtszaak van Urgenda tegen de staat?

Antwoord:

Op 9 april jl. is de kabinetsreactie op het IBO CO₂ naar de Tweede Kamer verzonden⁶. In deze brief is geconstateerd dat zowel de resultaten van de Klimaatop in Parijs, als de uitspraak in de rechtszaak van Urgenda tegen de staat om vervolgstappen vragen voor het realiseren van extra CO₂-reductie. Als vervolgstap wordt het sluiten van de twee kolencentrales uit de jaren »90 overwogen. In aanvulling daarop worden als kansrijke maatregelen gezien; het verder stimuleren van geothermie, het ondersteunen van concrete warmteprojecten en het stimuleren van mestvergisting- en verwerking. Besluitvorming over de maatregelen die in de kabinetsreactie zijn benoemd, is voorzien voor dit najaar.

Vraag 153:

Hoe wilt u het emissiehandelssysteem vereenvoudigen om het te versterken?

Antwoord:

Het emissiehandelssysteem wordt versterkt door het beter uitvoerbaar voor de deelnemers te maken en de administratieve lasten voor hen en de

⁶ Kamerstuk 32 913, nr. 122.

overheidsinstanties te verlagen. Daarbij staat voorop dat de integriteit van het systeem overeind blijft. Eenvoudiger en beter uitvoerbare regels zullen tevens de geharmoniseerde uitvoering van het ETS in de EU-lidstaten vergroten.

Vraag 154:

Hoe staan de Europese doelstellingen met betrekking tot hernieuwbare energie, de uitstoot van broeikasgassen en energie-efficiëntie in verhouding met het Energieakkoord in Nederland?

Antwoord:

Op Europees niveau zijn doelstellingen afgesproken van 20% hernieuwbare energie, 20% energiebesparing en 20% broeikasgasreductie voor 2020 t.o.v. 1990.

Voor hernieuwbare energie heeft Nederland een nationaal doel van 14% hernieuwbare energie voor 2020 gekregen en dit doel staat ook als zodanig in het SER Energieakkoord.

Daarnaast is in de energie-efficiency richtlijn afgesproken dat landen jaarlijks 1,5% energiebesparing moeten halen. Ook dat doel is overgenomen in het SER Energieakkoord en betekent voor Nederland een reductie doelstelling van 482 Petajoule. In het SER Energie akkoord is afgesproken bovenop dit doel nog 100 PJ extra te besparen in 2020. De Europese doelstelling van 20% broeikasgasreductie in 2020 is geen expliciet doel van het Energieakkoord. Die doelstelling wordt primair behaald via het EU emissiehandelssysteem (ETS) en via een aparte nationale doelstelling in de niet ETS-sectoren van 16% broeikasgasreductie in 2020.

Vraag 155:

Kunnen de hogere uitgaven ten bate van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) worden uitgesplitst? Wat komt waar precies vandaan en wat wordt waaraan uitgegeven?

Antwoord:

De budgetten voor de opdrachten aan RIVM en RVO worden geraamd bij de beleidartikelen. Bij suppletoire begrotingen worden deze budgetten overgeheveld naar één centraal artikel 19.02. Dit verklaart waarom de tabel «overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid» een positief verschil laat zien tussen begroting en realisatie.

RVO

Onderstaande tabel laat een specificatie zien van de budgetoverhevelingen en voor welke beleidsactiviteiten deze zijn ingezet.

Bedragen x € 1.000

Artikel	beleidsterrein	bedrag
11	Algemeen Waterbeleid en Waterveiligheid	294
12/13	Water en Bodem	154
16	Openbaar Vervoer en Spoor	896
19/20	Klimaat, Lucht en Geluid	4.728
19	Internationaal	1.512
21	Duurzaamheid	2.890
22	Veiligheid en Risico	246
Totaal		10.720

RIVM

Op artikel 19.02 was in de begroting onder Klimaat een bedrag van € 23,5 mln. geraamd voor de structurele inzet van het RIVM ten behoeve van lenM. Dit budget is vanuit de beleidsartikelen bij suppletoire begrotingen

2015 samengevoegd met andere RIVM-activiteiten, ad. € 11,6 mln.
Onderstaande tabel laat een specificatie van de budgetoverhevelingen zien en voor welke beleidsactiviteiten deze zijn ingezet.

Artikel	beleidsterrein	bedrag
12	Waterkwaliteit	171
13	Gebiedsontwikkeling en Bodem	718
13	Omgevingswet	1.111
17	Luchtvaart	29
19	Klimaat	262
20	Lucht en Geluid	3.085
21	Duurzaamheid	225
22	Veiligheid en Risico	5.986
Totaal		11.587

Vraag 156:

Wat is momenteel de prijs voor een ton uitgestoten CO₂?

Antwoord:

De prijs van een emissierecht, dat recht geeft op de uitstoot van een ton CO₂ in het ETS, ligt momenteel rond 6 euro.

Vraag 157:

Welke objecten en locaties vallen onder «overig» in de tabel over het tegengaan van geluidshinder?

Antwoord:

Onder de categorie «overig» worden alle saneringswoningen verstaan vanwege een gemeentelijke of provinciale weg, met uitzondering van de A-lijst woningen. De in de tabel genoemde aantallen betreffen woningen in diverse gemeenten. A-lijst woningen zijn woningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hadden tussen de 65 en 70 dB(A) en waar naar het oordeel van de gemeente geen andere maatregelen mogelijk waren dan gevelisolatie. Omdat de sanering van deze woningen als urgent wordt aangemerkt en de financiering via andere procedures liep, is deze categorie afzonderlijk vermeld.

Vraag 158:

Waarom zijn slechts 434 «overige» locaties aangepakt bij het tegengaan van geluidshinder, terwijl er 700 locaties gepland waren?

Antwoord:

Door gewijzigde uitvoeringsplanning bij individuele saneringsprojecten door gemeenten zijn in eerste instantie minder woningen gesaneerd langs gemeentelijke en provinciale wegen. De vertraagde projecten komen waarschijnlijk dit jaar (2016) gereed, en de betreffende woningen zullen alsdan in de verantwoording worden opgenomen.

Vraag 159:

Welk deel van de 326.000 resterende woningen zullen door de prioritering van de maatregelen tot en met 2018 geluidshinder ondervinden? Wat zijn de geschatte gezondheidsgevolgen en bijbehorende kosten hiervan?

Antwoord:

De bedoelde prioritering van maatregelen heeft betrekking op de sanering langs de rijksinfrastructuur (Meerjaren Programma Geluidsanering, MJPG), zoals verantwoord onder beleidsartikel 14. De al langer lopende sanering onder de Wet geluidshinder (beleidsartikel 20) staat los van het MJPG, en kent een resterende opgave van ca. 326.000 woningen. De

prioritering binnen het MJPG heeft dan ook geen gevolgen voor de voortgang van de sanering onder de Wet geluidhinder.

Vraag 160:

Welk deel van de 326.00 resterende woningen zijn gelegen aan wegtrajecten waar 130 kilometer per uur gereden mag worden?

Antwoord:

Het aantal van 326.000 woningen heeft betrekking op de al langer lopende sanering onder de Wet geluidhinder (beleidsartikel 20). Het gaat dan alleen nog om het afronden van een beperkt aantal saneringsprojecten die reeds gestart waren vóór de nieuwe regels voor beheersing van het geluid langs de rijksinfrastructuur (introductie geluidproductieplafonds; SWUNG), en het daaruit voortvloeiende saneringsprogramma langs de rijksinfrastructuur (Meerjaren Programma Geluidsanering; MJPG (beleidsartikel 14)). Er is dan ook geen relatie tussen de gepresenteerde omvang van de saneringsopgave van 326.000 woningen en de introductie van een snelheidslimiet van 130 kilometer per uur.

Vraag 161:

Wanneer zijn de gerealiseerde emissies voor 2015 bekend en wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord:

De definitieve cijfers over de gerealiseerde emissies voor 2015 zullen begin 2017 beschikbaar zijn, omdat dan de formele cijfers gerapporteerd worden aan de VN en de Europese Commissie. Tot die tijd zijn correcties nog mogelijk. De Kamer wordt geïnformeerd middels de jaarverantwoording en de begroting, tenzij de gerealiseerde emissies aanleiding geven de Kamer eerder te informeren.

Vraag 162:

Kunt u een overzicht geven van de financiële middelen die sinds 2007 beschikbaar zijn gesteld voor het NSL? Hierbij graag ook een onderverdeling naar de bestedingen, zowel op rijksniveau als lokaal.

Antwoord:

Voor uitvoering van het NSL is via hoofdstuk XII in totaal 340 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is in vier tranches een bedrag van afgerond 320 mln. aan acht provincies uitgekeerd. De onderverdeling van dit bedrag is als volgt:

Overijssel:	1,2 mln,
Gelderland:	15,7 mln,
Flevoland:	1,3 mln,
Utrecht:	68,1 mln,
Noord-Holland:	56,6 mln,
Zuid-Holland:	134,6 mln,
Noord-Brabant:	33,7 mln,
Limburg:	8,6 mln.

Voor de bedragen die in de derde en vierde tranche aan deze provincies zijn uitgekeerd, geldt de voorwaarde dat daar ten minste 50% cofinanciering door gemeenten of provincies tegenover moet staan. Dat betekent dat regionale overheden ten minste 233 mln. aan NSL-maatregelen bijdragen. Daarnaast is in het kader van het NSL-budget een bedrag van 10 mln. aan de stimuleringsregeling voor Euro-6 motoren toegevoegd. Aan proceskosten van het NSL en voor opdrachten voor verkeersemissies is een bedrag van 10 mln. besteed.

Vraag 163:

Is er inzicht in de kosteneffectiviteit van de genomen maatregelen in het kader van het NSL?

Antwoord:

Het NSL wordt jaarlijks gemonitord door het RIVM, hieruit blijkt dat de gedurende de looptijd van het NSL de luchtkwaliteit sterk is verbeterd. Op deze manier wordt inzicht gegeven in de effecten van het gehele NSL-programma en niet van de individuele maatregelen.

Vraag 164:

Wat zijn de voornemens voor de komende jaren qua financiën en maatregelen voor het NSL? Naar welke doelstellingen wordt er gestreefd?

Antwoord:

Het NSL is erop gericht om overall in Nederland te voldoen aan de EU-grenswaarden voor Luchtkwaliteit en om nieuwe projecten uit te kunnen voeren. Het huidige NSL loopt af op 1 januari 2017. Het voornemen is het NSL te verlengen tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Met deze verlenging van het NSL worden geen extra financiële middelen ingezet door het Rijk, het reeds beschikbare budget voor het NSL wordt niet verhoogd. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit wordt met het NSL en het Actieplan Luchtkwaliteit een breed maatregelenpakket ingezet. Dit pakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuilend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden en het programma Slimme en Gezonde Stad (Kamerstuk 30 175, nr. 223).

Vraag 165:

Hoe staat het Gothenburg-protocol in verhouding tot de WHO-waarden?

Antwoord:

De emissie-reductiedoelstellingen uit het herziene Gothenburgprotocol dragen bij aan het realiseren van de WHO-waarden. De doelstellingen uit het Gothenburg protocol zullen naar verwachting niet toereikend zijn voor het realiseren van de WHO-waarden in Europa (Europese Commissie, *Impact assesment [...]*, SWD(2013)531, Brussel, z.d.

Vraag 166:

Kunt u een overzicht geven van de organisaties en bedragen onder de overige subsidies? Welke resultaatsverplichtingen zijn hierbij afgesproken?

Antwoord:

De in de tabel «Budgettaire gevolgen van beleid» genoemde subsidies hebben uitsluitend betrekking op de subsidieregelingen Euro VI en Euro 6. Er is op dit artikel geen sprake van overige subsidies. Het gevraagde overzicht van organisaties, bedragen en resultaatverplichtingen is dan ook niet aan de orde.

Vraag 167:

Zijn er al resultaten/mijlpalen te benoemen van de Agenda Gezonde Stad tot nu toe? Hoeveel geld is er totaal voor de looptijd van dit programma gereserveerd?

Antwoord:

Het programma Slimme en Gezonde Stad heeft een looptijd van vier jaar en er is een totaal van 4 miljoen euro gereserveerd voor de uitvoering ervan. Inmiddels zijn overeenkomsten met vijf pilotsteden afgesloten.

Begin juni 2016 volgt de zesde overeenkomst met de stad Utrecht. In elk van deze steden worden pilotprojecten uitgevoerd. Zo is in Schiedam geëxperimenteerd met de Urban Strategy tool van TNO. Hiermee worden milieueffecten van planalternatieven op een interactieve manier met lokale stakeholders doorgerekend. In Eindhoven is de Milieugezondheidsrisico-indicator van het RIVM ingezet. Met deze tool zijn de gezondheidseffecten van planalternatieven inzichtelijk gemaakt. Er zijn zeven netwerkbijsluitingen en een innovatiechallenge georganiseerd. Op de website www.slimmeengezondestad.nl is een overzicht terug te vinden van de verschillende activiteiten en resultaten.

Vraag 168:

Kan concreet worden aangegeven welke maatregelen in het kader van het NSL met deze extra gelden uit het Infrastructuurfonds zijn uitgevoerd? Uit welk artikel van het Infrastructuurfonds is dit overgeboekt?

Antwoord:

Het betreft een overboeking vanuit artikel 12 (Hoofdwegennet) van het Infrastructuurfonds (IF), voor in totaal € 23 mln. Deze middelen waren altijd al ten behoeve van het NSL gereserveerd op het IF maar zijn in 2015 overgeboekt naar de reguliere begroting op Hoofdstuk XII in het kader van een juiste verantwoording. In die zin is er geen sprake van «extra middelen» voor het NSL. Van de genoemde € 23 mln is € 11,9 mln gereserveerd voor de eindafrekening van de provinciale en gemeentelijke NSL-programma's in 2018. Van het resterende bedrag is in 2015 in totaal ca. € 5 mln besteed voor de uitbetaling van Euro-6 subsidies en voor projecten in het kader van Duurzame Mobiliteit.

Vraag 169:

Klopt het dat bijna een kwart van het begrote budget (20.01.04) voor de bijdrage aan medeoverheden wegverkeerslawaaï niet is uitgegeven? Gaat dit budget alsnog naar het bestrijden van geluidshinder?

Antwoord:

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag stukken 20 naar aanleiding van de behandeling van de tweede suppletore begroting 2015, is dit budget door aanpassing van de meerjarige programmering van de uitvoering van de saneringsopgave, niet uitgegeven. Daarnaast is gebleken dat sommige saneringsprojecten goedkoper worden uitgevoerd dan oorspronkelijk geraamd. Het restant is onder andere ingezet voor medefinanciering van elektrische laadpalen door overheveling naar de begroting van EZ, aan het programma Slimme en Gezonde Stad en voor aanvullende financiering van het Expertisecentrum bij het RIVM.

Vraag 170:

Welk percentage van de inkoop door overheden kan «duurzaam» worden genoemd? Hoe wordt dit uitgesplitst naar de verschillende overheden?

Antwoord:

Ik heb nu geen (betrouwbare) cijfers beschikbaar over het percentage maatschappelijk verantwoord inkopen door de verschillende overheden. In het verleden werd duurzaamheid aan de hand van minimumeisen gemonitord. Deze monitoring is beëindigd omdat deze vanwege hoge scoringspercentages geen onderscheidende waarde meer had. In het kader van het Plan van Aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 2015–2020 (Kamerstuk 30 196, nr. 358) dat in september 2015 naar uw Kamer is gestuurd, is toegezegd dat de toepassing van MVI door alle overheden zal worden gebenchmarkt en gemonitord via een nieuw te ontwikkelen systematiek.

In de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk (pagina 49) is vermeld dat bij 95% van de aanbestedingen waarvoor milieucriteria beschikbaar zijn het Rijk de minimumeisen heeft toegepast. Bij 22% van deze aanbestedingen zijn daarnaast ook gunningscriteria toegepast.

Vraag 171:

Welk percentage van het in Nederland ingevoerde en verwerkte hout is duurzaam? Welk percentage van houtproducten is gemaakt van duurzaam hout? Hoeveel kg van het in Nederland ingevoerde en verwerkte hout is niet als duurzaam en gecertificeerd te labelen?

Antwoord:

Uit de meest recente marktmeting van Probos⁷ blijkt dat in 2013 76,3% van de totale verbruikte hoeveelheid gezaagd hout en plaatmateriaal aantoonbaar duurzaam geproduceerd is. Onder aantoonbaar duurzaam geproduceerd verstaan wij hout met een FSC of PEFC (inclusief MTCS) certificaat. De overige 23,7% heeft geen duurzaamheidscertificaat, dit betreft 1.207.739 m³ rhe⁸. 2,8% van het verbruikte gezaagd hout en plaatmateriaal heeft echter wel een legaliteitsverklaring. Over het percentage houtproducten gemaakt van duurzaam hout zijn geen meetgegevens beschikbaar.

Vraag 172:

Wat verklaart de afvlakking van de stijging van «nuttige toepassing» van afval sinds 2011?

Antwoord:

De stijging in het verleden van nuttige toepassing kwam door de aanpassing van de status van de AVI's van D10 (verwijdering) naar R1 (nuttige toepassing). Deze aanpassing begon in 2010 toen het eerste deel deze status ontving (voor een deel van het jaar) en was in 2012 volledig doorgevoerd bij alle AVI's. Daarna is de hoeveelheid verbrand Nederlands afval in AVI's nagenoeg gelijk gebleven en is het aandeel nuttige toepassing (bij een gelijkblijvende productie) dus min of meer constant.

Vraag 173:

Hoe worden de middelen die worden verstrekt via de posten Opdrachten en Subsidies ingezet?

Antwoord:

Via de posten Opdrachten worden de middelen ingezet voor opdrachten aan derden. Waarvoor deze opdrachten worden verstrekt, is opgenomen in het Jaarverslag bij de Toelichting op de financiële instrumenten van artikel 21.

Via de posten Subsidies zijn in 2015 subsidies verstrekt aan de organisaties Stichting Milieu Centraal, Stichting Milieukeur, en ECN.

Vraag 174:

Kunnen de subsidies ten bate van Stichting Milieu Centraal en Stichting Milieukeur verantwoord worden? Met andere woorden, waaraan zijn ze exact uitgegeven? Kan nader worden gepreciseerd waaraan de bijdrage ten bate van Rijkswaterstaat (RWS), unit Leefomgeving, is besteed?

⁷ <http://www.probos.nl/projecten/goede-cijfers/1135-monitoring-dupro-2013>.

⁸ De hoeveelheden hout op de markt worden gemeten in m³ rhe. Rhe staat voor rindhoutequivalent. Een m³ rindhoutequivalent is de hoeveelheid rondhout die nodig is voor een bepaald volume product.

Antwoord:

Betreffende de subsidies ten bate van Stichting Milieu Centraal en Stichting Milieukeur verwijs ik u naar de jaarverslagen. (<https://www.milieucentraal.nl/over-milieu-centraal/organisatie/jaarverslag/> http://smk.nl/Public/Jaarverslagen/SMK_Jaarverslag_2015_digitaal_3.pdf) Voor beide is een goedkeurende accountantsverklaring afgegeven.

Aan RWS unit leefomgeving (artikel 21) zijn in 2015 middelen ter beschikking gesteld voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het duurzaamheidsbeleid, waaronder de duurzaamheidsgerelateerde taken van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet en regelgeving). Deze zijn o.a.:

Onderwerp

Infomil activiteitenbesluit

Infomil verduurzaming zwembaden

Infomil Database Dangerous Substances

Infomil Verduurzaming Landbouw

Vraag 175:

Kunt u een overzicht geven van de organisaties en bedragen onder de overige subsidies? Welke resultaatsverplichtingen zijn hierbij afgesproken?

Antwoord:

De in de tabel «Budgettaire gevolgen van beleid» genoemde subsidies hebben betrekking op de in 2015 verstrekte subsidies aan Stichting Milieu Centraal, Stichting Milieukeur en ECN. Daarnaast betreft het de afwikkeling van subsidies die in eerdere jaren zijn verstrekt, waaronder Nederlandse Vereniging van Afval- en Reinigingsmanagement (NVRD) en de SMOM-regeling (Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu). Er is op dit artikel geen sprake van overige subsidies. De subsidies voor Stichting Milieu Centraal en Stichting Milieukeur worden toegekend op basis van jaarplannen (zie de links). Daarnaast heb ik u in de aanbiedingsbrief van het evaluatierapport van Milieu Centraal (Kamerstuk 30 196, nr. 402) toegezegd dat ik de aanbeveling «Werken met doelstellingen in de vorm van resultaatverplichtingen» overneem. <https://www.milieucentraal.nl/over-milieu-centraal/organisatie/jaarverslag/> http://smk.nl/Public/Jaarverslagen/SMK_Jaarverslag_2015_digitaal_3.pdf Wat betreft de resultaatsverplichting voor ECN betekent dit dat naast meer fundamenteel onderzoek (met name om kennisleemten in emissie monitoring te verkleinen) op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit en de circulaire economie, voor de volgende onderwerpen concrete ondersteuning is verleend: de brandstofvisie, analyse van technische mogelijkheden voor de reductie van luchtmissies, de maartregelen energiebesparing bij bedrijven, het tot stand komen van de green deal Introductie Duurzaam Stortbeheer, het ontwikkelen van zogenaamde end-of-waste criteria en ondersteuning bij het ontwikkelen van een opzet om de milieugevolgen van bouwmaterialen te onderzoeken. De subsidie aan NVRD is verleend ten behoeve van de ondersteuning van gemeenten en gemeentelijke afvalbedrijven in het kader van het uitvoeringsprogramma VANG huishoudelijk afval.

Vraag 176:

Wanneer worden de resultaten verwacht van het project dat in 2016 moet resulteren in suggesties voor een pragmatische aanpak om de risico's van hormoonverstorende stoffen te beheersen?

Antwoord:

Het rapport uit april 2016 *Health cost that may be associated with Endocrine Disrupting Chemicals* opgesteld (zie Kamerstuk 32 793, nr. 219) dat in opdracht van lenM door het Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS) van de Universiteit Utrecht is opgesteld, maakt inzichtelijk hoe drie verschillende overzichtsstudies zijn gekomen tot een inschatting van de maatschappelijke kosten van verstoring van het hormoonstelsel. Hoewel dit rapport geen uitspraak doet over de correctheid van de aannames inzake causaal verband tussen stoffen en hormoonverstoring, geeft het wel een indicatie welk type effecten de hoogste kosten met zich kunnen brengen. De bevindingen zullen tussen nu en eind oktober met de EU-experts worden gedeeld en zullen worden ingebracht in REACH-procedures, bijvoorbeeld als argument om bij een redelijk vermoeden een stof te testen op effecten die samenhangen met hormoonverstoring. Daarnaast is door het RIVM in maart van dit jaar het rapport *Bisphenol A: Part 2. Recommendations for risk management* uitgebracht (zie Kamerstuk 32 793, nr. 208). Bisfenol A is een op zeer grote schaal in allerlei verschillende toepassingen gebruikte stof, met risico's op verschillende gezondheidseffecten, die mogelijk samenhangen met haar invloed op het hormoonstelsel. Een van de conclusies uit dit RIVM-rapport is dat er voldoende betrouwbare aanwijzingen zijn om aan te nemen dat de huidige norm voor BPA te weinig bescherming biedt tijdens de eerste levensfase. EFSA, de Europese Autoriteit voor voedselveiligheid, gaat nu op verzoek van Nederland de norm voor BPA opnieuw beoordelen.

Vraag 177:

Zijn er al resultaten te melden naar aanleiding van de inzet van Nederland op het verbeteren van de implementatie van Registratie, evaluatie en autorisatie chemische stoffen (REACH)?

Antwoord:

De meeste acties genoemd in de brief van februari 2015 om de kosten van REACH voor het MKB terug te brengen (zie Kamerstuk 21 501-08, nr. 548) lopen nog op dit moment. Enkele zijn reeds afgerond. Gereed is onder meer het actualiseren van essentieel voorlichtingsmateriaal en de verspreiding daarvan, en samenvoeging van de helpdesken voor REACH en de CLP-verordening (per 1 januari 2016). Nederland heeft daarnaast bijgedragen aan de versimpeling van de aanvraagprocedure en -vereisten voor de zogenoemde autorisatie van *substances of very high concern*. Verder speelt Nederland een actieve rol in het verbeteren van het systeem van veiligheidsinformatiebladen. Nederland heeft de Europese Commissie gemotiveerd om de spelregels bij gezamenlijke registratie te verduidelijken.

Vraag 178:

Wat is de reden dat er substantieel minder luchtvaart gerelateerde vergunningen zijn verstrekt door de ILT dan gepland?

Antwoord:

De belangrijkste redenen hiervan zijn veranderingen in de wet- en regelgeving, bijvoorbeeld met betrekking tot medische verklaringen, simulatoren en helidekken.

Vraag 179:

Welke oorzaak heeft het dat op een aantal terreinen het aantal inspecties ver achter de planning blijft? Welke stappen worden gezet om het aantal inspecties komend jaar te vergroten?

Antwoord:

Er zijn diverse oorzaken. Door het starten met nieuwe toezichtmethoden kon de ILT op onderdelen volstaan met minder inspecties. Daarnaast waren de basisgegevens op het gebied van overbelading wegvervoer nog onvoldoende betrouwbaar om alle geplande digitale inspecties in 2015 uit te voeren. Voorts was er op onderdelen een gebrek aan personeel met specifieke deskundigheid. Op enkele onderdelen is besloten om het toezicht effectiever uit te voeren door middel van administratiecontroles in plaats van objectinspecties en audits. In het binnenkort te ontvangen jaarverslag ILT-2015 worden de significante verschillen tussen planning en realisatie nader toegelicht. Afwijkingen in de productie worden aan de hand van voortgangsrapportages besproken en zo nodig bijgestuurd.

Vraag 180:

Hoeveel mensen, gemeten in fte, zijn er werkzaam bij de ILT, uitgesplitst per onderdeel toezicht en onderdeel handhaving?

Antwoord:

Eind 2015 bedroeg de totale personele omvang van de ILT 1.135 fte. De inzet op vergunningverlening bedroeg op dat moment 131 fte; de inzet op handhaving (toezicht, dienstverlening, opsporing en onderzoek) 839 fte.

Vraag 181:

Wat verklaart het lagere aantal gerealiseerde objectinspecties ten aanzien van rail- en wegvervoer? Is het capaciteitsgebrek als gevolg waarvan minder audits in de scheepvaart zijn uitgevoerd inmiddels opgelost?

Antwoord:

Bij taxi- en goederenvervoer is het aantal objectinspecties gedaald door een grotere inzet op de bestrijding van illegale taxi's en de opleiding van nieuwe inspecteurs. Bij goederenvervoer is de productie bovendien lager door pensionering en de voor de opleiding nieuwe inspecteurs benodigde extra capaciteit. Bij railvervoer is het aantal gerealiseerde objectinspecties hoger dan gepland.

Qua scheepvaart heeft de ILT het capaciteitsgebrek gedeeltelijk kunnen oplossen en verwacht wordt dat het voor 2016 geplande aantal audits, objectinspecties, administratieve controles en self-assessments (25 totaal) bij certificerende instellingen kan worden uitgevoerd door de ILT. Overigens merk ik op dat het aantal geplande audits van 110 in de begroting 2015 is bijgesteld naar 25, zoals ook reeds aan Uw Kamer is gemeld in het Meerjarenplan ILT 2015–2019.

Vraag 182:

In welk opzicht is het toezicht bij water, bodem en bouwen en Risicovolle Stoffen en producten effectiever vanwege administratiecontroles in plaats van objectinspecties?

Antwoord:

Een administratiecontrole geeft een gericht beeld over de naleving van het gehele bedrijf op basis van bedrijfsregistraties. Hierdoor kan de inspectie de naleving op bedrijfsniveau controleren en – indien van toepassing – maatregelen nemen om de naleving te verbeteren. Naar aanleiding van een administratiecontrole kan een objectinspectie worden uitgevoerd. Bij een objectinspectie wordt op een bepaald moment feitelijk gecontroleerd of de naleving in orde is (reality check). Een administratie-

controle geeft dus een algeheel beeld van een bedrijf tot dan toe, een objectinspectie een specifiek beeld van naleving in het hier en nu. In het toezicht wordt de inzet per onderwerp en per tijdperiode bepaald. In de praktijk komt dit neer op een mix van bovenstaande inspectiemethoden, die elkaar aanvullen.

Vraag 183:

Hoe fraudegevoelig is het onderdeel Water, bodem en bouwen en Risicovolle Stoffen en Producten wanneer daar administratiecontroles uitgevoerd worden in plaats van objectinspecties en audits? Hoe wordt dit effect in beeld gehouden?

Antwoord:

De vermeende relatie tussen fraudegevoeligheid en administratiecontroles herken ik niet. De inspectie hanteert zoals hierboven aangegeven een mix van inspectiemethoden. Dat betekent dat administratiecontroles indien daar aanleiding toe is altijd worden aangevuld met objectinspecties en/of audits. Bij vermoeden van fraude kan bovendien de Inlichtingen- en Opsporingsdienst worden ingeschakeld in verband met een mogelijk strafrechtelijk handhavingstraject. Bij het ILT-meerjarenplan wordt de effectiviteit van de inspectie-inzet voor alle onderwerpen jaarlijks bezien en – indien noodzakelijk – opnieuw bepaald.

Vraag 184:

Wat is de planning van het interne veranderingstraject van de ILT? Wat gaan de ondernemer en burger hiervan merken? Welke financiële consequenties heeft dit? Welke besparing levert een betere samenwerking met andere inspecties op? Richt het toezicht zich meer op risicogericht toezicht?

Antwoord:

Het interne verandertraject is gericht op een betere aansluiting van de ILT op de veranderingen in de maatschappij. Hiervoor wordt momenteel een ontwikkelagenda opgesteld, gericht op cultuurverandering en een heroriëntatie op de organisatie en werkwijze van de ILT. In 2016 betreft het vooral interne werkzaamheden waarvan burgers en bedrijven nog weinig zullen merken. In de voorbereiding zoekt de ILT echter nadrukkelijk het contact met externe stakeholders, de kenniswereld en handhavingspartners om kennis en informatie te vergaren, tijdig de noodzakelijke afstemming te realiseren en om haar gewijzigde werkwijze te toetsen. In het jaarprogramma 2017 e.v. zullen de veranderingen geleidelijk zichtbaar worden. Het gaat daarbij om de keuze welke onderwerpen de ILT wel/niet en meer/minder gaat doen. Aan de onderbouwing van die keuze zal een uitgebreide integrale risicoanalyse ten grondslag liggen. Deze analyse zal tevens basis zijn voor de beantwoording van vragen over de omvang en het budget van de ILT. Vooruitlopend op de resultaten kunnen daar nu geen uitspraken over gedaan worden.

Vraag 185:

Is bekend wat gemeenten en provincies in 2015 uitgaven aan aanleg en BOV-wegen?

Antwoord:

Het Rijk heeft in 2015 via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer middelen beschikbaar gesteld aan de provincies en de vervoersregio's Amsterdam en Den-Haag-Rotterdam voor maatregelen inzake verkeer- en vervoersvraagstukken. Dit betreft een brede doeluitkering, wat wil zeggen dat deze overheden bepalen hoe ze deze middelen zo goed mogelijk kunnen inzetten. Daarnaast hebben provincies en gemeente ook eigen middelen voor de verbetering en onderhoud van hun infrastructuur.

De provincies en gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de besteding van de middelen die beschikbaar zijn voor infrastructurele maatregelen in hun gebied. Zij leggen daar ook verantwoordelijkheid voor af met de door de provincies en gemeenten gepubliceerde jaarverslagen en jaarrekeningen.

Vraag 186:

Wat zijn de effecten van de uitgaven vanuit het artikel Brede Doeluitkering (BDU) in het kader van BB?

Antwoord:

Via de BDU is het grootste deel van de financiële bijdragen aan de regio's ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de regionale gebiedspakketten. In totaal omvatten de gebiedspakketten 354 maatregelen. Het effect van de 354 maatregelen is 19% congestiereductie ten opzichte van de situatie zonder Beter Benutten.

Vraag 187:

In hoeverre worden de middelen uit het voormalige BDU betrokken bij de nieuwe MIRT werkwijze?

Antwoord:

In de nieuwe werkwijze in het MIRT werken we meer samen, kijken we breed naar opgaven en zoeken we naar maatwerkoplossingen. In de samenwerking maken de verschillende partijen, waar onder Rijk, provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven afspraken over de aanpak van een of meer gezamenlijke opgaven. Daarin wordt onder meer gestreefd de aanpak van het hoofdwegennet en het onderlinge wegennet op elkaar te laten aansluiten. Hetzelfde geldt voor goede afstemming en aansluiting van het openbaar vervoer, dat aan de spoorafels aan de orde komt.

Financiering wordt bekostigd uit de financiële bronnen waarover die partijen vanuit eigen bevoegdheden kunnen beschikken. Het is aan overheden om, voor zover dat aan de orde is, hun eigen en/of voormalige BDU-middelen daarbij in te zetten.

Vraag 188:

Kan de onderschijding op dit artikel, met name het Infrastructuurfonds (IF), nader worden toegelicht? Hoe staat dit in verhouding tot eerdere jaren?

Antwoord:

Uw vraag heeft betrekking op de voeding van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds vanuit de beleidsbegroting (HXII). Op pagina 136 van het jaarverslag HXII ben ik nader ingegaan op het verschil tussen de begroting en de realisatie en de belangrijkste oorzaken die hieraan ten grondslag liggen. Voor het merendeel zijn deze oorzaken technisch van aard (bijvoorbeeld de verwerking van een generale kasschuif van € 250 miljoen op het Infrastructuurfonds, zie daartoe ook mijn antwoord op vraag 189).

De onderschijding op de voeding van beide fondsen was in 2015 nagenoeg gelijk aan 2014 (€ 542 miljoen), maar fors hoger dan in 2013 (€ 65 miljoen).

Vraag 189:

Kan een nadere toelichting gegeven worden op de generale kasschuif (250 miljoen euro uit 2015 naar 2016, 2018 en 2019)?

Antwoord:

In de Voorjaarsnota 2015 zijn diverse ontvangsten vanuit derden toegevoegd aan het begrotingsjaar 2015 van het Infrastructuurfonds. De belangrijkste daarvan waren een bijdrage van Vlaanderen aan het project Kanaal Gent-Terneuzen (€ 120,0 miljoen), een bijdrage van de regio aan de N35 Nijverdal-Wierden (€ 71,5 miljoen) en een bijdrage van de provincie Noord-Holland aan het project Zeetoeegang IJmond (€ 56,7 miljoen). De projectuitgaven zijn pas in latere jaren voorzien. Om het budget weer in lijn te brengen met de programmering is er bij Voorjaarsnota 2015 een kasschuif toegepast via het generale beeld. Middels deze kasschuif zijn er financiële middelen (€ 250 miljoen) verschoven van 2015 naar 2016 (€ 100 miljoen), 2018 (€ 75 miljoen) en 2019 (€ 75 miljoen). De budgettaire omvang van het Infrastructuurfonds is per saldo ongewijzigd.

Vraag 190:

Waaruit kunnen de lagere uitgaven op art. 13 spoorwegen en art. 14 worden verklaard?

Antwoord:

In totaal zijn de uitgaven op deze artikelen € 434 miljoen lager uitgevallen dan begroot. Het betreft hier de overheveling van middelen naar andere artikelen (ATB-Vv € 6 miljoen, Pilot geluid HSL € 3 miljoen, Actieplan groei op het spoor € 10 miljoen), de lage rentestand (€ 9 miljoen), het doorschuiven van een aflossing lening (€ 32 miljoen) en de mutaties op aanlegprojecten (€ 327 miljoen spoor en € 46 miljoen regionaal/lokaal). Voor de volledige verklaringen voor de lagere uitgaven op artikel 13 en 14 wordt verwezen naar respectievelijk pagina 30–31 en 49 van het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015.

Vraag 191:

Wat zijn de kosten van de marktverkenning voor het regeringsvliegtuig? En wanneer worden de uitkomsten gedeeld met de Kamer?

Antwoord:

In de verantwoording is in de toelichting bij de uitgaven onder artikel 97.01.01 – Regeringsvliegtuig opgenomen dat er kosten zijn gemaakt voor de marktverkenning voor de vervanging van het regeringsvliegtuig. De kosten voor de marktverkenning (RFI fase) in 2015 bedragen € 130.000,- inclusief BTW. Het kabinet zal in de loop van het jaar de Kamer informeren over de te nemen vervolgstappen.

Vraag 192:

Op welke termijn wordt het regeringsvliegtuig vervangen? Wat betekent dat voor de toename van de kosten voor onderhoud de komende jaren?

Antwoord:

In de verantwoording is in de toelichting bij de uitgaven onder artikel 97.01.01 – Regeringsvliegtuig opgenomen dat er kosten zijn gemaakt voor de marktverkenning voor de vervanging van het regeringsvliegtuig. De kosten voor de marktverkenning (RFI fase) in 2015 bedragen € 130.000,- inclusief BTW. Het kabinet zal rond de zomer de Kamer informeren over de te nemen vervolgstappen.

Vraag 193:

Wat verklaart de onderschrijding op de uitgaven aan ProRail?

Antwoord:

Voor de verklaringen voor de lagere uitgaven aan ProRail wordt verwezen naar artikel 13 spoorwegen (pagina 30–31 van het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2015, zie ook het antwoord op vraag 190).

Vraag 194:

Kan een toelichting gegeven worden op de zinsnede: «De meest waarschijnlijke fout ad € 12.546.000 betreft inhuur verantwoord op het beleidsartikel € 9.758.000 en een voorschot dat later is betaald dan voorgeschreven in de beschikking € 2.788.000. De meest waarschijnlijke onzekerheid ad € 6.970.000 betreft betalingen van facturen waarvoor in onvoldoende mate is vastgesteld dat de desbetreffende prestaties zijn geleverd.»?

Antwoord:

De accountantsdienst heeft op basis van statistische steekproeven een overeenkomst van ca. € 1 mln. als onrechtmatig aangemerkt. Naar de mening van de ADR moet deze overeenkomst als inhuur worden gezien in plaats van de nu op programma-uitgaven verantwoorde uitbesteding. Daarmee had deze ten laste van artikel 98 geboekt moeten worden en is daarmee in strijd met de comptabele regelgeving. Daarnaast heeft een voorschotbetaling van een subsidie twee weken later plaatsgevonden dan in de beschikking was beloofd en daarmee comptabel onrechtmatig. Door extrapolatie van deze twee bevindingen naar het niveau van het beleidsartikel ontstaat een onrechtmatigheid van € 12,5 mln. Om in de toekomst dit soort onrechtmatigheden te voorkomen is contact gezocht met de ADR en advies gevraagd inzake de bovengenoemde opdracht. Dat het hier om een complexe materie gaat, blijkt wel uit het feit dat de ADR deze casus gaat voorleggen aan de juristen van het Ministerie van Financiën.

De onzekerheden hebben betrekking op diverse constatering. Bijvoorbeeld het niet vastleggen van voortgangsoverleggen, het niet aanwezig zijn van voortgangsrapportages, het ontbreken van urenbriefjes of het niet formeel accepteren van opgeleverde producten.

Vraag 195:

Kan een toelichting gegeven worden op de zinsnede: «De meest waarschijnlijke onzekerheid ad € 12.493.000 betreft betalingen van facturen waarvoor in onvoldoende mate is vastgesteld dat de desbetreffende prestaties zijn geleverd.»?

Antwoord:

De ADR heeft bij een steekproefcontrole fouten geconstateerd. Deze fouten zijn geëxtrapoleerd naar het gehele bedrag van het artikel door de ADR.

Vraag 196:

Welke concrete werkzaamheden zijn er in 2015 verricht voor naleving van Emission Trading System (ETS) voor de luchtvaart en waarom?

Antwoord:

In 2015 zijn de volgende werkzaamheden verricht, die volgen uit een wettelijke verplichting: het afhandelen van de toewijzing van emissierechten aan nieuwkomers en snel groeiende luchtvaartmaatschappijen, werkzaamheden rond monitoring van emissies, registerbeheer- en administratie, afrekenen van emissies met emissierechten, toezicht en handhaving.

Vraag 197:

Hoe is het gesteld met het verplichte gebruik van het BAG (Basisadministratie Adressen en Gebouwen)?

Antwoord:

Het gaat goed met het gebruik van de BAG. Dit blijkt uit ondermeer het afnemersonderzoek 2015⁹, dat door onderzoeksbureau Statistiek is uitgevoerd, als vervolgmeting op het afnemersonderzoek 2013. Uit dit onderzoek blijkt dat van de respondenten de overheden zoals gemeenten, provincies, ministeries en uitvoeringsorganisaties in grote mate van de adres- en of gebouwgegevens gebruik maken (zie bijv. tabel 4.1, pag. 16 uit het onderzoeksrapport). Daarnaast stijgt de tevredenheid van de BAG: wordt in 2013 het gemiddelde rapportcijfer 7,0 gegeven, is dit in 2015 een 7,2.

De cijfers over het gebruik van de BAG (uit de te verschijnen GDI-monitor-2016) zijn als volgt:

<i>Indicator:</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>Bronvermelding</i>
<i>Aantal geregistreerde aangesloten organisaties</i>	1.222	1.330	Kwartaalrapportage BAG 2014 en 2015, 1 ^e -4 ^e kwartaal
<i>Gebruik van de BAG</i>			
Totaal aantal actieve abonnementen BAG extract + BAG Compact bij afnemers	496	592	Kwartaalrapportage BAG 2015, 1 ^e -4 ^e kwartaal
Totaal aantal eenmalige leveringen BAG extract + BAG Compact aan afnemers	977	1.451	Kwartaalrapportage BAG 2015, 1 ^e -4 ^e kwartaal
Aantal bevragingen van BAG bevragen via de Landelijke Voorziening + BAG webservices via PDOK	74.000.000	300.000.000	Kwartaalrapportage BAG 2015, 1 ^e -4 ^e kwartaal

Vraag 198:

Hoe is het gesteld met de monitoring, toezicht en handhaving, en bijsturing van kwaliteit van de BAG?

Antwoord:

De kwaliteit van de BAG wordt via de Landelijke Voorziening, zoals in beheer bij het Kadaster, centraal gemonitord sinds 2011. Opvallende zaken en fouten die hieruit naar voren komen worden bij de bronhouders van de BAG (gemeenten) teruggedragen ter verbetering. Inmiddels worden de monitoringsresultaten sinds 1 januari 2016 via een interactief kwaliteitsdashboard aan de bronhouders (en toezichthouder) beschikbaar gesteld. Uit een analyse van deze resultaten blijkt dat door het monitoren de kwaliteit in belangrijke mate toeneemt¹⁰. Dit wordt ook herkend door de afnemers van de BAG (zie afnemersonderzoek 2015¹¹). Zoals in de wettelijke evaluatie door de Auditdienst Rijk in 2014 is geconstateerd zijn de BAG-beheerinspecties niet in voldoende mate doelmatig en doeltreffend gebleken. Daarom zullen deze met de ingang van de nieuwe wet- en regelgeving vervangen worden door de inrichting van kwaliteitsmanagement en de inrichting van een zelfcontrole methodiek. Voor de ontwikkeling van de zelfcontrolesystematiek wordt

⁹ Zie: <http://www.basisregistratiesienm.nl/actueel/nieuws/2016/03/16/bag-afnemersonderzoek-2015>.

¹⁰ Zie: <http://www.kadaster.nl/web/artikel/download/Meerjarenoverzicht-kwaliteit-BAG-20112014-1.htm>.

¹¹ Zie: <http://www.basisregistratiesienm.nl/actueel/nieuws/2016/03/16/bag-afnemersonderzoek-2015>.

waar mogelijk aangesloten bij het ENSIA-programma van BZK. Het nieuwe kwaliteitsmanagement en de nieuwe zelfcontrolesystematiek zal bij de wijziging van de wet- en regelgeving formeel in werking gaan, tot die tijd worden er pilots uitgevoerd.

Vraag 199:

Hoe is het gesteld met het koppelen van de OVV-sector (openbare orde en veiligheid) en het koppelen van het geïntegreerde meldkamersysteem (GMS) aan het BAG?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor het gebruik van de BAG in de sector openbare orde en veiligheid ligt bij deze sector zelf. Uit de contacten met het veld (veiligheidsregio's, politie, meldkamers) blijken de volgende ontwikkelingen.

In de systemen van de meldkamers wordt de BAG gebruikt als basis voor het Nationaal Locatie Bestand + (NLB+). Dit bestand wordt centraal gedistribueerd waarna de regionale meldkamers zelf verantwoordelijk zijn om dit in hun eigen systemen te verwerken.

Nagenoeg alle veiligheidsregio's geven aan in hun systemen gebruik te maken van de BAG. Via het Landelijk Crisis Management Systeem (LMCS) wordt de BAG beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn de veiligheidsregio's bezig de BAG in hun andere systemen te implementeren. De provinciale risicokaart maakt gebruik van de gegevens uit de BAG, en daarnaast wordt door de veiligheidsregio's een verkenning gestart naar een landelijk kernregister objecten, waar de BAG een basis in vormt, naast andere basisregistraties als het Handelsregister en de WOZ.

Bij de Nationale Politie is het gebruik van de BAG vormgegeven door de centrale adressentabellen te baseren op de BAG. Tevens wordt een Locatieserver (een instrument dat incidentenlocaties vindbaar maakt), mede op basis van de BAG, ontwikkeld.

Vraag 200:

Hoeveel extra fte zijn er aangenomen bij BAG BAO (Bronhouders en Afnemers Overleg) om de doorzettingsmacht beter te regelen?

Antwoord:

Er zijn geen personen «in dienst» van het BAG BAO. Het BAG BAO is een overlegorgaan dat bestaat uit vertegenwoordigers van de bronhouders en (overheids)afnemers van de BAG, de beheerder van de Landelijke Voorziening van de BAG, VNG, het Ministerie van BZK en het Ministerie van IenM. Het secretariaat van de BAG wordt in opdracht van IenM gevoerd door het Kadaster. Sinds de evaluatie van de BAG is naar een meer eenduidige governance toegewerkt. Het Ministerie van IenM is zelf verantwoordelijk voor het nemen van besluiten, met een sterke adviesrol voor het BAG BAO. Deze besluiten worden binnen IenM in samenhang met de andere registraties (zoals de Basisregistratie Grootchalige Topografie) genomen.

Daarnaast voert het Kadaster in opdracht van IenM en het BAG BAO nu het landelijk Kwaliteitsmanagement BAG uit. Hiervoor worden momenteel 2,5 FTE ingezet waarbij de tijd deels besteed wordt aan gerichte gesprekken met de individuele bronhouders over de kwaliteitszorg van de BAG. Als dit tot onvoldoende resultaat leidt zal de individuele bronhouder aangesproken worden door het BAG BAO of VNG en kan wanneer nodig de formele toezichthouder (IenM) optreden.

Vraag 201:

Benut de belastingdienst inmiddels de BAG? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De Belastingdienst maakt zowel indirect (via andere basisregistraties) als direct gebruik van de BAG. Indirect gebruikt de Belastingdienst de op de BAG-gebaseerde adresgegevens die door de basisregistraties BRP, HR, WOZ en BRK aan de Belastingdienst beschikbaar worden gesteld. Direct gebruikt de Belastingdienst de BAG-gegevens voor dienstverlening (toeslagen) en toezicht.

Vraag 202:

Welke relevante bestuursorganen zijn als afnemers sinds 2014–2015 aangesloten op de BAG? Welke niet?

Antwoord:

Tot 1 januari 2014 waren er 630 bestuursorganen geregistreerd als gebruiker van de BAG bij het Kadaster. Deze partijen nemen één of meerdere producten uit de Landelijke Voorziening af. Sinds 1 januari 2014 zijn hier 44 bestuursorganen bijgekomen. Echter bestuursorganen maken niet alleen gebruik van de BAG via een directe afname als geregistreerde gebruiker bij het Kadaster, maar kunnen voor hun publiekrechtelijke taken ook de BAG via andere bronnen raadplegen. Bijvoorbeeld door te kijken in de BAG-viewer (zo is bijvoorbeeld bekend dat veel notariaten de BAG-viewer voor hun activiteiten gebruiken), gebruik te maken van open data via de services van het gegevensloket PDOK, via een BAG-product van een private leverancier, of via een van de andere basisregistraties waarin BAG-gegevens gebruikt zijn (zo maken bijvoorbeeld de Basisregistratie Personen en Handelsregister gebruik van adresgegevens uit de BAG). Doordat de BAG deels als open data beschikbaar gesteld wordt en ontsloten wordt via open dataknooppunten en producten binnen en buiten de overheid is er geen volledig monitoringsoverzicht te genereren.

Vraag 203:

Hoe staat het met relevante wetswijzigingen in het kader van de BAG?

Antwoord:

De Raad van State buigt zich thans over het wetsontwerp voor de «Wijziging van de Wet basisregistraties adressen en gebouwen (Wet BAG) en enige andere wetten in verband met modernisering en vereenvoudiging van de registratie en het toezicht». Na de oplevering van het evaluatierapport (n.a.v. de wettelijke evaluatie van de BAG) door de Auditdienst Rijk is er door IenM in samenwerking met het BAG BAO gestart met diverse verkenningen behorend bij de aanbevelingen die gedaan zijn. In 2015 is gestart met de noodzakelijke wijzigingen van wet- en regelgeving. Na consultatie van de stakeholders (via BAG BAO en VNG) is het wetsontwerp voor de te wijzigen wet BAG voorgelegd bij de ministerraad. Deze heeft het voorstel aanvaard. Na de advisering door de Raad van State zal het wetsontwerp naar verwachting uiterlijk in het derde kwartaal van 2016 aangeboden worden aan de Tweede Kamer.

Vraag 204:

Kan aangegeven worden welke inspanningen zijn ondernomen om het inhuurpercentage onder de geldende 10%-norm te houden?

Antwoord:

De volgende inspanningen zijn ondernomen:

- er heeft extra inzet plaatsgevonden op het werven van voldoende gekwalificeerd eigen personeel en versnelling van het wervingsproces om vacatures zo snel mogelijk in te vullen,
- er is een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren,

- er is versterking van cruciale kennis binnen de organisatie geborgd met interne loopbaanontwikkeling, kennisdeling en opleidingen,
- inhuurcontracten zijn waar mogelijk beëindigd, nieuwe inhuuraanvragen zijn vooraf getoetst en er is terughoudend omgegaan met nieuwe inhuur,
- er zijn afspraken gemaakt over omzetting naar kerntaken,
- waar mogelijk wordt de inzet op niet kerntaken omgezet van inhuurcontracten naar productgerichte uitbesteding.

Vraag 205:

Wat was het uurtarief in de vier overschrijdingen?

Antwoord:

Het uurtarief bij twee overschrijdingen was 250 euro en de andere twee overschrijdingen 243,75 euro.

Vraag 206:

Bij hoeveel uitgegeven eersteklasreisrechten is er sprake van medische verklaringen? Hoeveel medische verklaringen ontbreken daarbij?

Antwoord:

RWS

36 medewerkers hebben een eerste klasreisrecht op basis van medische redenen. 33 dossiers zijn op orde
3 dossiers zijn nog niet op orde. Er zitten wel besluiten in het personeelsdossier maar niet het advies van de bedrijfsarts wat er aan ten grondslag ligt. Dit punt heeft de aandacht.

Overig lenM:

27 medewerkers hebben een eerste klasreisrecht op medische gronden
27 dossier zijn op orde; medische verklaring zijn aanwezig.

Totaal dus 63 medewerkers die op medische gronden eerste klasse reizen. In 3 gevallen is het dossier niet op orde; wel een besluit maar gaan verklaring/advies (bedrijfs)arts.

Vraag 207:

Op welke wijze zal zorg gedragen worden voor het op de hoogte brengen van de richtlijnen voor budgethouders bij waterwerken? Komt hier een kengetal voor?

Antwoord:

In de structurele aanschrijving die voor alle budgethouders bij lenM geldt zijn de richtlijnen voor de indicatoren en kengetallen opgenomen. Deze richtlijnen gelden voor alle in de begroting en verantwoording opgenomen kengetallen en indicatoren. Deze aanschrijving wordt geactualiseerd waarna er voorlichtingsbijeenkomsten worden georganiseerd voor budgetverantwoordelijken, decentrale controllers en beleidscontrollers. Daarin wordt uitgelegd wat er van de budgethouders en controllers wordt verwacht. Vervolgens wordt het effect van de acties geëvalueerd en wordt vastgesteld hoe de processen zo worden ingeregeld dat zaken structureel op orde blijven. Samen met de Auditdienst van het Rijk wordt in de reguliere sturings- en controlecycli een vinger aan de pols gehouden.