

Vergaderjaar 2017–2018

**34 775 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018**

**Nr. 6**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 oktober 2017

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

De vragen zijn op 27 september 2017 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 18 oktober 2017 zijn ze door de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,  
Tijdink

1

**Vraag:**

Hoeveel directe en indirecte banen leverde Schiphol in 2016 op? Wat was in datzelfde jaar de directe en indirecte toegevoegde waarde van Schiphol? Kunnen deze zelfde vragen beantwoord worden voor wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft?

**Antwoord:**

Het laatste onderzoek naar het economisch belang van Schiphol is dat van Decisio (2015, in opdracht van IenM; zie ook de Actieagenda Schiphol). In dit onderzoek schat Decisio de toegevoegde waarde van Schiphol op € 9 miljard en het aantal Schipholgerelateerde banen in 2013 op bijna 114.000 (ruim 94.000 fte). Hierbij gaat het om de economische bijdrage die wordt geleverd door bedrijven die actief zijn in luchtvaart- en luchthavenactiviteiten (directe economische bijdrage) en door de toeleveranciers van deze bedrijven (indirecte achterwaartse economische bijdrage). Daarnaast constateert Decisio dat er een breder economisch belang verbonden is aan Schiphol. De luchthaven is bijvoorbeeld een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel bedrijven en ook het toerisme en de congressector in Nederland hebben profijt bij de goede internationale bereikbaarheid. Voor de kwantificering van dit bredere economische belang bestaat echter geen eenduidige methodiek en daarom heeft Decisio dit belang niet becijferd.

Verondersteld mag worden dat het economische directe en indirecte belang in drie jaar niet substantieel is gewijzigd. Het zal in 2016 door de economische groei van de afgelopen jaren waarschijnlijk iets hoger uitvallen.»

Wat het Havenbedrijf Rotterdam betreft: de Havenmonitor 2015 (gepubliceerd december 2016) geeft de laatst beschikbare en vastgestelde economische kengetallen voor de Nederlandse zeehavens over het jaar 2015. De Havenmonitor 2016 met gegevens over het jaar 2016 verschijnt naar verwachting november 2017. De directe zeehaven gerelateerde werkgelegenheid bedroeg in 2015 in de haven van Rotterdam (incl. Moerdijk) 113.856 werkzame personen. De indirecte zeehavengerelateerde werkgelegenheid bedroeg in 2015 in de haven van Rotterdam (incl. Moerdijk) 101.061 werkzame personen. De directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde bedroeg in 2015 in de haven van Rotterdam (incl. Moerdijk) 15,1 miljard euro. De indirecte zeehavengerelateerde toegevoegde waarde bedroeg in 2015 in de haven van Rotterdam (incl. Moerdijk) 9,03 miljard euro.

2

**Vraag:**

Wat was de toegevoegde waarde van de Nederlandse watersector in 2016?

**Antwoord:**

Het Centraal Bureau voor de Statistiek brengt jaarlijks de Monitor Topsectoren uit, waarin een uitgebreide set indicatoren voor onder meer de Topsector Water wordt weergegeven, waaronder toegevoegde waarde. In de Monitor van 2017 wordt vermeld dat de toegevoegde waarde in lopende prijzen van de Topsector Water in 2016 € 6,489 miljard bedroeg.

3

**Vraag:**

Welke plek neemt Nederland in Europees verband in als het gaat om de hoogte van de milieubelastingen?

**Antwoord:**

Met 3,39% van het BNP staat Nederland binnen de EU op de gedeelde 5e/6e plaats als het gaat om opbrengsten van milieubelastingen in relatie tot het bruto nationaal product, volgens de recentste Eurostatcijfers over 2015.

Bron: [http://ec.europa.eu/eurostat/search?p\\_auth=880Q4PRa4R&p\\_p\\_id=estatsearchportlet\\_WAR\\_estatsearchportlet&p\\_p\\_lifecycle=1&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_estatsearchportlet\\_WAR\\_estatsearchportlet\\_action=search&text=Environment+%3E+Environmental+taxes](http://ec.europa.eu/eurostat/search?p_auth=880Q4PRa4R&p_p_id=estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet_action=search&text=Environment+%3E+Environmental+taxes)

4

**Vraag:**

Welke plek neemt Nederland in Europees verband in als het gaat om de kosten voor het rijden van een auto (inclusief alle belastingen, verzekeringen, et cetera)?

**Antwoord:**

De kosten van het rijden van een auto in Nederland en andere Europese landen verschillen sterk per type auto, de eigenaar van de auto (leeftijd, rijervaring, woonplaats) en hoeveel er met de auto wordt gereden. Door deze veelheid aan variabelen is het onmogelijk om Nederland een in te delen op specifieke plek op een ranglijst van autokosten. Duidelijk is wel dat de autogereleerde belastingen een aanzienlijk deel uitmaken van de autokosten in Nederland. De autogereleerde belastingen voor personenauto's – de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) – zijn in Nederland met name voor dieselauto's relatief hoog in vergelijking tot andere Europese landen. In een onderzoek van LeasePlan wordt gesteld dat de Nederlandse autogereleerde belastingen ook voor benzineauto's tot de hoogste van Europa behoren. De onderhouds- en verzekeringskosten zijn in Nederland daarentegen weer lager dan gemiddeld.

5

**Vraag:**

Welke ICT-projecten lopen of zijn in voorbereiding bij zowel het departement als uitvoerende organisaties van het departement? Wat is de omvang van deze projecten en wat is de (verwachte) looptijd van deze projecten? Heeft het Bureau ICT-toetsing (BIT) over deze projecten advies uitgebracht en zo ja, luidde dit positief of negatief? Welke projecten zijn in de laatste jaren succesvol afgerond en welke zijn als mislukt aan te merken?

**Antwoord:**

Bij de volgende lenM-onderwerpen spelen ICT-ontwikkelingen een cruciale rol: Digitalisering van de Omgevingswet, Smart Mobility, Basisregistraties en Informatievoorziening als onderdeel van het primaire proces. Dit vertaalt zich in 42 grote (> € 5 mln.) ICT-projecten en een groot aantal kleinere projecten bij het departement en de uitvoerende instanties. In separate brieven wordt uw Kamer over de projecten geïnformeerd, naast de jaarlijkse lenM brede verantwoording.

Een volledig en actueel overzicht van het ICT projecten portfolio is zichtbaar op het Rijks ICT-dashboard, [www.rijksictdashboard.nl](http://www.rijksictdashboard.nl). Daarin is ook de informatie opgenomen over de omvang en de looptijd van deze projecten.

BIT-adviezen zijn ontvangen voor het Omgevingsloket (TK 33 872, nr. 20), het CivMil Voice Communication System (VCS) (TK 31 936, nr. 393) en het Digitaal Stelsel Omgevingswet (TK 33 118, nr. 98). Enkele aanvragen en onderzoeken lopen nog.

Bij elk BIT-advies informeer ik uw Kamer, waarbij ik aangeef hoe ik met het advies om zal gaan. Dit leidde bij het project «Omgevingsloket Online

versie 3» (OLO3) tot het overnemen van de aanbevelingen en heeft het bijgedragen aan mijn besluit het project stop te zetten (TK 33 962, nr. 186). Bij CivMil VCS is het advies positief en zijn er geen aanbevelingen voor lenM. Het meest recente beeld wordt op het Rijks ICT-dashboard en op de website van BIT weergegeven.

De laatste jaren zijn negen projecten afgerond en is er één geannuleerd

6

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verbeteringen van het systeem van stalbeoordelingen ten aanzien van emissiefactoren, zoals genoemd en aangekondigd in uw brief van 21 juni 2017 (Kamerstuk 28 973, nr. 193)?

**Antwoord:**

In de brief van 21 juni 2017 is een aantal veranderingen in het systeem van stalbeoordeling ten aanzien van emissiefactoren genoemd en aangekondigd. Op de volgende punten zijn inmiddels stappen gezet. Wat betreft de verbreding van de beoordeling kan ik aangeven dat RVO.nl op korte termijn als formeel loket gaat optreden voor aanvragen voor fijnstofbeoordelingen. Deze loketfunctie is opgenomen in de aangekondigde wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit, die naar verwachting vóór eind oktober wordt gepubliceerd. De werkgroep stalbeoordeling is inmiddels geformeerd en zal in oktober voor de eerste keer bij elkaar komen. De aangekondigde toetsing van de professionaliseringsslag die RVO heeft gemaakt bij de stalbeoordeling vindt op dit moment plaats. Over de uitkomsten van deze toetsing zal de Kamer in november worden geïnformeerd.

7

**Vraag:**

Is het mogelijk en bent u bereid om net als bij de unaniem aangenomen motie-Leegte (Kamerstuk 30 196, nr. 278) in de begroting van uw ministerie een totaaloverzicht op te nemen van de maatregelen van alle ministeries in het kader van het klimaatakkoord?

**Antwoord:**

Klimaatbeleid beslaat een groot aantal sectoren, zoals landbouw, gebouwde omgeving, transport, industrie en is onderdeel van het beleid van verschillende departementen. Daarbij draagt het ingezette beleid in veel gevallen bij aan het tegengaan van klimaatverandering, maar is niet per definitie de primaire inzet. Het is daarom niet mogelijk om binnen de totale beleidsuitgaven, alle uitgaven voor klimaat te onderscheiden en deze in een totaaloverzicht op te nemen.

8

**Vraag:**

Wanneer verwacht u dat de transitiepaden gereed zijn?

**Antwoord:**

De uitwerking van de transitiepaden is onderdeel van een ambtelijk proces dat onder dit kabinet is gestart en waar momenteel nog aan wordt gewerkt. Het is aan een komend kabinet om de klimaat- en energietransitie verder vorm te geven en te bezien op welke wijze gebruik wordt gemaakt van de ambtelijke verkenningen door de Ministeries van Economische Zaken, Infrastructuur en Milieu en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

9

**Vraag:**

Wat is de verwachte temperatuurstijging op onze planeet indien Nederland zich niet houdt aan het klimaatakkoord van Parijs en indien Nederland zich er wel aan houdt?

**Antwoord:**

Nederland heeft zich gecommitteerd aan de Overeenkomst van Parijs. De Europese Unie heeft een gezamenlijke nationaal bepaalde bijdrage (NDC) aangeleverd van ten minste 40% reductie in 2030 ten opzichte van 1990. De EU en daarmee Nederland levert zo haar bijdrage aan de Overeenkomst van Parijs en het beperken van de mondiale temperatuurstijging. Met alle tot nu toe ingediende nationaal bepaalde bijdragen (NDCs) wordt de mondiale temperatuurstijging beperkt tot ongeveer 2,7 graden Celsius in 2100. Om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de twee graden Celsius, met het streven deze te beperken tot anderhalve graad Celsius, zijn nog ambitieuzere NDCs nodig, waaraan alle deelnemende landen – groot en klein – een bijdrage moeten leveren.

10

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de vijf transitiepaden eruit zien en in hoeverre er rekening wordt gehouden met de tegenstrijdigheden tussen de vijf transitiepaden?

**Antwoord:**

Momenteel wordt nog gewerkt aan de uitwerking van de vijf transitiepaden, waarbij uitdrukkelijk gekeken wordt naar de samenhang tussen de transitiepaden en ook aspecten als de ruimtelijke dimensie van de transitie aan bod komen.

11

**Vraag:**

In hoeverre wordt bij het opstellen van de transitiepaden inzicht verschaft in de kosten van de transitiepaden en waar deze kosten neerslaan?

**Antwoord:**

PBL en ECN leveren momenteel ondersteuning bij de ambtelijke uitwerking van de transitiepaden. Zij brengen onder andere de nationale kosten in beeld die gemoed zijn bij de inzet van verschillende technieken om de uitstoot van broeikasgassen in 2050 met 80% tot 95% te verminderen ten opzichte van 1990. De vraag waar de kosten neerslaan is afhankelijk van het beleidsinstrumentarium dat wordt ingezet om de reducties te realiseren. Het is aan het nieuwe kabinet om de keuzes voor het in te zetten beleidsinstrumentarium te maken. Op dat moment zal de vraag waar de kosten neerslaan ook aan bod komen.

12

**Vraag:**

Kunnen de pilots voor regionale energiestrategieën nader worden toegelicht? Wat houden deze precies in? Is er reeds inzicht of deze kansrijk genoeg zijn voor een bredere uitrol te zijner tijd?

**Antwoord:**

In het kader van de Deal Pilots Regionale Energiestrategieën werken de departementen van IenM, BZK en EZ en de koepels IPO, UvW en VNG samen met zeven regio's aan het opstellen van regionale energiestrategieën. In de pilots worden de regio's inhoudelijk en procesmatig ondersteund bij het opstellen van de strategie om in 2050 energieneutraal te zijn, wordt van elkaar geleerd via een lerend netwerk en wordt de aanpak

geëvalueerd. De evaluatie zal binnenkort beschikbaar worden gesteld. Het is aan een komend kabinet om de klimaat- en energietransitie verder vorm te geven, waarbij ook gekeken kan worden naar de rol van regionale energiestrategieën in deze transitie.

13

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de kans op overlijden door een overstroming zich verhoudt tot andere soortgelijke risicobepalingen zoals de kans op overlijden door een aardbeving of in een tunnel en waarom daarvoor andere normen gehanteerd worden?

**Antwoord:**

De maximale individuele kans op overlijden door een overstroming bij de nieuwe normering voor waterveiligheid is 1:100.000 per jaar. In vele regio's in Nederland is deze kans zelfs nog kleiner. Deze maximale kans is onder andere bepaald aan de hand van vergelijkingen met andere risicobepalingen. Bijvoorbeeld, in vergelijking met de individuele kans op overlijden bij externe veiligheid is de kans groter. Dit is uitlegbaar, omdat de externe veiligheid een «man made» risico is, terwijl een overstroming een natuurlijke oorzaak heeft. In de Nederlandse praktijkrichtlijn (NPR 9998) wordt voor de beoordeling van de constructieve veiligheid van gebouwen bij de belasting door een geïnduceerde aardbeving een maximaal aanvaardbaar individueel risico van 1:100.000 per jaar gehanteerd. Het individuele risico om te overlijden bij een tunnelongeval is afhankelijk van onder andere de lengte van de tunnel. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels bepaalt dat de kans op slachtoffers in de tunnel mag niet groter zijn dan  $0,1/N^2$  per kilometer tunnelbuis per jaar, waarbij N het aantal dodelijke slachtoffers onder de weggebruikers per incident is en waarbij dat aantal 10 of meer bedraagt. Voor meer informatie tussen de verschillende vergelijkingen tussen risicobepalingen, verwijs ik u naar het rapport: «bewust omgaan met veiligheid» (2014). (Tweede Kamer: 28 663, nr. 60). Hierin wordt het rationeel en integraal afwegingskader omschreven voor de te nemen veiligheidsmaatregelen in de verschillende domeinen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

14

**Vraag:**

Langs hoeveel kilometer weg zijn in 2016 de Europese normen voor luchtkwaliteit niet gehaald?

**Antwoord:**

Dit betreft 7.2 km met betrekking tot stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en 2.3 km met betrekking tot fijnstof (PM10). Zoals aangegeven in de brief van 22 september 2017 (TK 30 175, nr. 256), doen de overschrijdingen zich nog voor in een aantal binnensteden en in sommige regio's waar veel veehouderijen zijn gevestigd. Voor meer informatie verwijs ik naar de bijlage van deze brief.

15

**Vraag:**

Met welk percentage is het wegverkeer tussen 1990 en 2016 toegenomen? Met welk percentage is de concentratie stikstof en fijnstof in diezelfde periode afgenomen?

**Antwoord:**

Het wegverkeer is tussen 1990 en 2016 met 36% toegenomen. De emissies van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM10) door het wegverkeer zijn sinds 1990 jaarlijks gedaald. Ze waren in 2016 meer dan 70% lager dan in 1990.

16

**Vraag:**

Op hoeveel procent van de wegen waar in 2016 de maximumsnelheid is verhoogd is de luchtkwaliteit ten opzichte van 2015 verbeterd?

**Antwoord:**

In de brief van de Staatssecretaris van 9 november 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 30 175, nr. 247) is aangegeven:  
«De analyse van het RIVM laat zien dat op 84% van de ruim 71.000 onderzochte toetspunten langs wegvakken waar de snelheid is of wordt verhoogd in 2016, de concentraties stikstofdioxide in 2016 met snelheidsverhoging lager uitpakken dan de concentraties in 2015.»

17

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie? Wanneer wordt dit naar de Kamer verzonden?

**Antwoord:**

Er wordt momenteel gewerkt aan de voorbereiding van het Uitvoeringsprogramma van de Nationale klimaatadaptatiestrategie (UP-NAS). Begin 2018 wordt het Uitvoeringsprogramma naar uw Kamer verzonden.

18

**Vraag:**

Op welk percentage van de wegen worden de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) gehaald?

**Antwoord:**

Nederland toetst aan de wettelijk voorgeschreven Europese normen en niet aan de WHO-adviesnormen. De WHO hanteert jaargemiddelde streefwaarden voor verschillende stoffen, waar landen op termijn naar toe kunnen werken. De Europese (jaar)norm voor PM10 ligt op 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor de fijnere fractie van fijnstof (PM2,5) mag de jaargemiddelde concentratie maximaal 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  zijn. De WHO advieswaarden voor deze beide stoffen liggen op respectievelijk 20 en 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor NO<sub>2</sub> geldt de Europese grenswaarde een jaargemiddelde van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , dit komt overeen met de WHO advieswaarde voor NO<sub>2</sub>.

De advieswaarde van de WHO voor PM2,5 van 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wordt in 2016 op 83% van de NSL toetspunten bij wegen overschreden, dus op 17% gehaald.

De advieswaarde van de WHO voor PM10 van 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wordt in 2016 op 13% van de NSL toetspunten bij wegen overschreden, dus op 87% gehaald.

De advieswaarde van de WHO voor NO<sub>2</sub> van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wordt in 2016 op 0,02% van de NSL toetspunten bij wegen overschreden, dus op 99,98% gehaald.

19

**Vraag:**

In hoeverre speelt Europees bronbeleid een rol in het streven naar de WHO-normen?

**Antwoord:**

Voor het verder verbeteren van de luchtkwaliteit is Europees bronbeleid voor voertuigen van groot belang. Vanuit het Europees bronbeleid wordt onverminderd gestreefd naar de vaststelling van strengere emissienormen. Daarnaast worden ook nationale en lokale maatregelen getroffen ter stimulering van schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuילend vervoer.

20

**Vraag:**

Kunt u van de afgelopen vijf jaar het aantal dagen waarop in Nederland hittestress optrad per jaar op een rij zetten?

**Antwoord:**

Er bestaat geen definitie voor «hittestress» gebaseerd op een klimatologisch gegeven. Het begrip hittestress wordt gebruikt voor het geheel aan gezondheidseffecten van warme weersomstandigheden dat uiteenloopt van klachten als vermoeidheid en hoofdpijn tot ernstige ademhalingsproblemen en hartfalen. Vooral ouderen en mensen met een chronische aandoening lopen een verhoogd risico op gezondheidseffecten door warm weer. De mate van hittestress hangt bovendien samen met de lichamelijke inspanning. Afhankelijk van lichamelijke conditie en inspanning kan hittestress daarom optreden bij verschillende temperaturen.

Via het Nationaal Hitteplan worden gedragsadviezen gegeven tijdens warm weer om mogelijke effecten te minimaliseren. Het Nationaal Hitteplan wordt geactiveerd als er tenminste vier dagen op rij een maximumtemperatuur van tenminste 27°C wordt verwacht.

Voor het beantwoorden van bovenstaande vraag is de grens van tenminste 27°C aangehouden als dag met hittestress. Over de afgelopen vijf jaar bedroeg in De Bilt het aantal dagen met een maximumtemperatuur van tenminste 27°C:

2013	11 dagen
2014	12 dagen
2015	13 dagen
2016	13 dagen
2017	11 dagen

NB: In steden zal, vanwege het Urban Heat Island, de temperatuur hoger zijn. Dat betekent dat het aantal dagen met hittestress, volgens bovenstaande definitie, waarschijnlijk hoger zal liggen.

21

**Vraag:**

Kunt u van de afgelopen vijf jaar het aantal dagen waarop in Nederland droogte optrad per jaar op een rij zetten?

**Antwoord:**

Het begrip «droogte» is moeilijk in specifieke termen uit te drukken, omdat het niet voor iedereen hetzelfde betekent. De World Meteorological Organisation (WMO) onderscheidt drie verschillende droogtes:

- Meteorologische droogte, meestal uitgedrukt als een tijdvak zonder neerslag.
- Agricultural droogte, meestal uitgedrukt als een combinatie van (gebrek) aan regen en evapotranspiratie, bijvoorbeeld het neerslagtekort.
- Hydrologische droogte, heeft betrekking op bijvoorbeeld waterstanden en rivierafvoeren.

Om bovenstaande vraag te beantwoorden zijn twee meteorologische definities gebruikt:

1. Het aantal dagen per jaar zonder meetbare hoeveelheid neerslag.
2. Het tellen van droogteperiodes, waarbij een droogteperiode een tijdvak is van tenminste 20 aaneengesloten dagen zonder meetbare hoeveelheid neerslag.

Ad 1. Aantal dagen per jaar zonder neerslag (0 mm, neerslagstation De Bilt):



2013	141 dagen
2014	119 dagen
2015	152 dagen
2016	153 dagen
2017	112 dagen (tot en met 28 september)

Ad 2. Droogteperiodes in De Bilt in het tijdvak 2013–2017:

Droogteperiodes (tenminste 20 droge dagen op rij) kwamen in dit tijdvak niet voor.

Wel was er een aantal tijdvakken van tenminste 20 aaneengesloten dagen met een zeer geringe hoeveelheid neerslag (maximaal 2 mm):

19-03-13 t/m 09-04-13	22 dagen 1,2 mm
04-07-13 t/m 25-07-13	22 dagen 0,3 mm
02-09-14 t/m 24-09-14	23 dagen 1,2 mm
22-03-17 t/m 12-04-17	22 dagen 1,7 mm

22

**Vraag:**

Wanneer worden naar verwachting de WHO-advieswaarden bereikt?

**Antwoord:**

Voor de hoogte van de streefwaarden die de WHO hanteert verwijs ik naar mijn antwoord op de vragen 23 en 26. De WHO heeft geen termijnen genoemd waarop deze streefwaarden behaald moeten zijn. De termijn waarop deze waarden kunnen worden gerealiseerd in Nederland, is onder andere afhankelijk van de mate waarin voer- en vaartuigen in de praktijk daadwerkelijk schoner worden en van de ammoniakreductie in de landbouw. De streefwaarden voor PM10 en PM2.5 zijn in Nederland overal haalbaar tussen 2030 en 2050. Voor NO<sub>2</sub> hanteert de WHO de streefwaarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde). Deze wordt bijna overal in Nederland gehaald. Er resteert nog een aantal knelpunten in enkele binnensteden. In mijn brief van 22 september 2017 met betrekking tot het vonnis van de rechtbank in de zaak van Milieufensie over luchtkwaliteit (Kst 30 175 nr. 256) heb ik aangegeven dat ik samen met de decentrale overheden met een aanvullend plan kom op de bestaande maatregelen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren. Voor ozon en SO<sub>2</sub> geldt dat er alleen teruggekeken wordt op het jaar ervoor. In 2016 is op 25 dagen op één of meer locaties in Nederland de WHO-streefwaarde voor ozon overschreden. De streefwaarde van de WHO voor SO<sub>2</sub> is in 2016 niet overschreden.

23

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe Nederland op elk van de WHO-advieswaarden afzonderlijk scoort en aangeven of er sprake van voor- of achteruitgang is?

**Antwoord:**

De WHO hanteert jaargemiddelde streefwaarden voor verschillende stoffen, waar landen op termijn naar toe kunnen werken. Voor fijnstof zijn dit de streefwaarden: 20 g/m<sup>3</sup> voor PM10 en 10 g/m<sup>3</sup> voor PM2,5. In 2015 was de gemiddelde PM10 blootstelling 18,3 g/m<sup>3</sup>. De gemeten achtergrondconcentraties PM2,5 lagen in 2015 gemiddeld tussen de 9–12 g/m<sup>3</sup>. In stedelijke en verkeersbelaste gebieden waren deze tussen de 10–18 g/m<sup>3</sup>. Voor NO<sub>2</sub> hanteert de WHO een jaargemiddelde van 40 g/m<sup>3</sup>, de waarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde). De gemiddelde blootstelling NO<sub>2</sub> in 2015 was 19,3 g/m<sup>3</sup>. Ten

aanzien van de gemiddelde blootstelling aan PM10, PM2.5 en NO<sub>2</sub> wordt een verdere daling verwacht, zoals ook beschreven in de NSL monitoringsrapportage 2016 (bijlage bij Kst 30 175, nr. 247). Voor de streefwaarden voor ozon en SO<sub>2</sub> verwijs ik naar het antwoord op vraag 22.

24

**Vraag:**

Hoe groot is het totale budget voor het Actieplan Luchtkwaliteit?

**Antwoord:**

Het Actieplan Luchtkwaliteit (TK 2015–2016, 30 175, nr. 223) is een gezamenlijk plan van zowel gemeenten als het Rijk. Het plan bestaat uit een breed maatregelenpakket gericht op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Dit maatregelenpakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, het ontmoedigen van vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden, en het programma Slimme en Gezonde Stad. Zowel gemeenten als het Rijk treffen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, en dragen hier financieel aan bij. Zoals in bovengenoemde brief is aangegeven, heeft het Rijk gezien de omvang en hardnekkigheid van de binnenstedelijke luchtkwaliteitsknelpunten in Amsterdam en Rotterdam in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit eenmalig EUR 16 miljoen aan deze gemeenten ter beschikking gesteld; € 8 mln. voor Amsterdam en € 8 mln. voor Rotterdam.

25

**Vraag:**

Welke aanvullende middelen zullen er beschikbaar worden gesteld voor het aanvullende luchtkwaliteitsplan dat zal worden opgesteld naar aanleiding van het vonnis van de rechtbank d.d. 7 september 2017?

**Antwoord:**

In mijn brief van 22 september 2017 met betrekking tot het vonnis van de rechtbank in de zaak van Milieudefensie over luchtkwaliteit (Kst 30 175, nr. 256) heb ik aangegeven dat ik samen met de decentrale overheden met een aanvullend plan kom op de bestaande maatregelen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren. Begin november zal ik uw Kamer hierover nader informeren, waarbij ik ook in ga op eventuele financiële aspecten.

26

**Vraag:**

Wat zijn de actuele cijfers voor de overschrijding van de WHO-normen voor fijnstof en stikstofdioxide, zowel met betrekking tot het jaargemiddelde als het 24-uurs gemiddelde?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 23. De WHO hanteert jaargemiddelde streefwaarden voor verschillende stoffen, waar landen op termijn naar toe kunnen werken. Voor fijnstof zijn dit de streefwaarden: 20 g/m<sup>3</sup> voor PM10 en 10 g/m<sup>3</sup> voor PM2,5. In 2015 was de gemiddelde PM10 blootstelling 18,3 g/m<sup>3</sup>. De gemeten achtergrondconcentraties PM2,5 lagen in 2015 gemiddeld tussen de 9 – 12 g/m<sup>3</sup>. In stedelijke en verkeersbelaste gebieden waren deze tussen de 10–18 g/m<sup>3</sup>. Voor NO<sub>2</sub> hanteert de WHO een jaargemiddelde van 40 g/m<sup>3</sup>, de waarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde). De gemiddelde blootstelling NO<sub>2</sub> in 2015 was 19,3 g/m<sup>3</sup>. Ten aanzien van de gemiddelde blootstelling aan PM10, PM2.5 en NO<sub>2</sub> wordt een verdere daling verwacht, zoals ook beschreven in de NSL monitoringsrapportage 2016 (bijlage bij Kamerstuk-

nummer 30 175, nr. 247). Voor de streefwaarden voor ozon en SO<sub>2</sub> verwijs ik naar het antwoord op vraag 22.

27

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er toegewerkt naar de WHO-waarden voor luchtkwaliteit? Wat is hierbij het tijdspad, welke tussendoelen worden hierbij gesteld en welke concrete maatregelen zullen hiertoe worden genomen, zowel nationaal als regionaal?

**Antwoord:**

De ambitie om toe te werken naar de streefwaarden van de WHO is met uw Kamer gewisseld tijdens het AO leefomgeving van 11 februari 2016 en is daarnaast verwoord in mijn brieven van 5 juli 2016 (Kst 30 175, nr. 242) en 10 oktober 2016 (Kst 34 550 XII, nr. 7). Zoals ik ook heb aangegeven in de beantwoording van vraag 19 is Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen erg belangrijk bij het verder verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarnaast heb ik de Gezondheidsraad gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal kan worden gesteld in het luchtkwaliteitsbeleid. De verwachting is dat de Gezondheidsraad adviseert op welke stoffen en op welke sectoren het luchtbeleid zich zou moeten richten voor het realiseren van gezondheidswinst. Dit advies wordt begin 2018 verwacht en kan als basis dienen om met uw Kamer het ambitieniveau van het luchtkwaliteitsbeleid te bepalen en dit nader te concretiseren.

28

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er geanticipeerd op de toename van de fijnere fractie van fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) bij de groei van het aantal vliegbewegingen in Nederland? Wordt hierbij al rekening gehouden met het streven om toe te werken naar de WHO-waarden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Het vliegverkeer draagt lokaal maar voor 1 tot 2% bij aan de totale hoeveelheid PM<sub>2,5</sub> ter plaatse. Gelet daarop zijn vooralsnog geen specifieke maatregelen voorzien ten aanzien van de PM<sub>2,5</sub> emissies van het vliegverkeer. Zie verder het antwoord op vraag 27. Voor de volledigheid wijs ik nog op het RIVM-onderzoeksprogramma Gezondheidsrisico's ultrafijn stof rond Schiphol. Dit programma is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gestart en onderzoekt de blootstelling van omwonenden aan ultrafijn stof en het effect hiervan op hun gezondheid. Zowel de effecten van kortdurende als langdurige blootstelling worden meegenomen. Ook worden de effecten van ultrafijn stof van luchtvaart vergeleken met die van ultrafijn stof afkomstig van andere bronnen (met name wegverkeer). Het onderzoeksprogramma duurt tot medio 2021.

29

**Vraag:**

Kan de lokale luchtkwaliteit per provincie inzichtelijk gemaakt worden?

**Antwoord:**

In de komende rapportage van NSL monitoring over het jaar 2016 worden de bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentraties per provincie gerapporteerd, evenals het aantal kilometers (per rijrichting) NO<sub>2</sub>-overschrijdingen. De gedetailleerde resultaten zijn ruimtelijk in te zien via de website [nsl-monitoring.nl](http://nsl-monitoring.nl)

30

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die worden genomen om de aanleg van groene daken te stimuleren?

**Antwoord:**

Investerings in vegetatiedaken op bedrijfsgebouwen worden gestimuleerd via de regelingen MIA/VAMIL onder code F6420. Ook is dakvegetatie opgenomen in de Groenregeling 2016 (artikel 12 – projecten in de categorie klimaatadaptatie).

31

**Vraag:**

Hoeveel procent van de verplaatsingen vindt plaats met de auto? En hoeveel procent met de trein?

**Antwoord:**

Van alle verplaatsingen in Nederland worden er 47% per auto gemaakt (32% als autobestuurder en 15% als autopassagier), en 2% per trein (bron Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid). De verplaatsingen per trein betreffen in vergelijking met andere vervoerwijzen relatief lange afstanden en concentreren zich tussen de steden.

32

**Vraag:**

In hoeveel procent van de verplaatsingen is de auto sneller dan de trein/het openbaar vervoer?

**Antwoord:**

Dat is nu nog niet bekend. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid doet daar wel onderzoek naar in het Mobiliteitsbeeld 2017. Dat document verschijnt eind oktober 2017.

33

**Vraag:**

Kan worden aangegeven hoeveel procent van het reistijdverlies op het onderliggend wegennet plaatsvindt?

**Antwoord:**

Ongeveer 60% van het reistijdverlies van auto's vindt plaats op het onderliggend wegennet (bron Nationale Markt en Capaciteitsanalyse 2017, hoofdrapport pag. 26).

34

**Vraag:**

Op hoeveel procent van de Rijkswegen kan er momenteel 130 km/u worden gereden?

**Antwoord:**

Momenteel wordt op 62% van de rijkswegen 130 km/u gereden.

35

**Vraag:**

Waar baseert u de bewering op dat het steeds minder van belang is welk vervoermiddel wordt gebruikt terwijl de figuur van de mobiliteitsontwikkeling overduidelijk laat zien dat de afgelopen tien jaar de auto het dominante en constante vervoermiddel is en dat er ook tussen de overige vervoermiddelen in verhouding nagenoeg niets veranderd is?

**Antwoord:**

Met de mogelijkheden die verdergaande technologische en ICT ontwikkelingen met zich meebrengen, is de verwachting dat de overstap tussen vervoersmiddelen en het plannen daarvan steeds soepeler en meer ad hoc gaat. Dan is niet meer de vraag of de bus op de trein aansluit, maar welk vervoersmiddel de reiziger het snelst of meest comfortabel of meest goedkoop naar de plaats van bestemming brengt. Daarin krijgt de reiziger ook meer te kiezen. Gezien de ontwikkeling van het aantal kilometers en het aantal verplaatsingen per vervoersmiddel de afgelopen jaren (mobiliteitsbeeld 2016), en de verwachtingen daarvan zoals beschreven in de NMCA, blijven landelijk gezien de meeste kilometers en verplaatsingen met de auto gemaakt worden.

36

**Vraag:**

Met hoeveel procent is op hoeveel trajecten de congestie afgenomen als gevolg van het programma Beter Benutten 2?

**Antwoord:**

Beter Benutten 2 streeft ernaar om de reistijd op de grootste knelpunten met minimaal 10% te verbeteren ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het gaat daarbij uitdrukkelijk om de reistijd van deur tot deur. Het programma is op dit moment nog vol in uitvoering. Na afloop van het programma zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten.

37

**Vraag:**

Kan een nadere toelichting worden gegeven op de resultaatafspraken inzake de met de regio gemaakte afspraken over het op orde houden van de netwerken?

**Antwoord:**

In het programma Beter Benutten wordt samen met de regio's gewerkt aan een gerichte aanpak voor de korte termijn, mede om de toename van de mobiliteitsvraag op deze korte termijn te kunnen accommoderen op het bestaande netwerk.

Gezien het intensieve gebruik en de veroudering van de hoofdnetwerken is er ook een forse opgave voor renovatie en vervanging van kunstwerken: het op orde houden van het mobiliteitsnetwerk. Over onderhoud van het regionale gedeelte van het infrastructuurnetwerk wordt met regionale overheden afgestemd, maar hiervoor worden geen resultaatafspraken met de regio gemaakt.

38

**Vraag:**

Wat zijn specifieke voorbeelden van partijen en samenwerkingsverbanden in het goederenvervoer waarmee u samenwerkt aan innovatie?

**Antwoord:**

Voorbeelden zijn:

1. Supermarktlogistiek. In samenwerking met Albert Heijn en Simacan, leverancier van online verkeers- en transportinformatiediensten, is via het programma Beter Benutten samen met de gemeenten Groningen, Assen, Utrecht en Amsterdam het zogenaamde OpenTripModel (OTM) ontwikkeld. Met het OTM kunnen vervoerders efficiënter rijden en is er minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.
2. Blauwe Golf Verbindend. Doel hiervan is om data van brug- en sluisopeningen digitaal beschikbaar te krijgen zodat private serviceproviders daarop diensten kunnen ontwikkelen. Met dergelijke informatie

kan de binnenvaart zijn planning en vaarsnelheid daarop afstemmen en weggebruikers krijgen betere navigatieadviezen.

3. Dynamische meetservice bandenspanning. Dit is een pilot die wordt uitgevoerd door de Verkeersonderneming in Rotterdam in samenwerking met de regio Brabant en IenM. Doel is het verminderen van files door incidenten als gevolg van te lage bandenspanning.

39

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat de «Declaration of Amsterdam» inhoudt?

**Antwoord:**

Nederland heeft de Declaration of Amsterdam geïnitieerd om een soepele introductie van zelfrijdende voertuigen in Europa mogelijk te maken. Nederland werkt net als diverse andere lidstaten aan regels die verdere ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen op de openbare weg mogelijk maken. De regelgeving zal in heel Europa op elkaar moeten worden afgestemd om te voorkomen dat zelfrijdende voertuigen straks bij iedere landsgrens een update nodig hebben. Met het vaststellen van de Declaration of Amsterdam in april 2016 hebben de Europese transportministers een gezamenlijke agenda vastgesteld en hiermee hun steun toegezegd voor het realiseren van alle vormen van zelfrijdende voertuigen op de openbare weg.

Het is de gezamenlijke ambitie om in 2019 klaar te zijn voor de verdere uitrol van zelfrijdende voertuigen. Afgesproken is dat de Europese lidstaten samen belemmeringen voor zelfrijdend vervoer zullen wegnemen. Nationale regels voor verkeer en vervoer worden onderling afgestemd en er komt een gecoördineerde inzet op digitale communicatie, zodat auto's overall in Europa met elkaar en met de weginfrastructuur kunnen «praten». Daarnaast zetten de landen in op grensoverschrijdende testen. Op basis van deze praktijkervaringen kunnen vervolgens de juiste stappen worden gezet om de ontwikkeling te ondersteunen. Ook gaan de lidstaten en de Europese Commissie samen werken aan vraagstukken omtrent cybersecurity, privacy, aansprakelijkheid en bescherming van data in relatie tot zelfrijdende voertuigen.

40

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom het maximaal inzetten op gebruik van de fiets volgens de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) resulteert in minder verplaatsingen met de fiets?

**Antwoord:**

In de NMCA is er geen aanvullend beleid en zijn er geen investeringen voor het stimuleren van het fietsgebruik verondersteld. Zonder aanvullend beleid voor fietsgebruik is er in de referentiescenario's op landelijk niveau een afname te zien in het aantal verplaatsingen met de fiets als hoofdvervoermiddel.

Ik zie voor de fiets echter een grote rol weggelegd in het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van en binnen de steden. Naar verwachting zullen overheden de komende jaren investeren in het stimuleren van het fietsgebruik. Met de Agenda Fiets, die ik u februari dit jaar heb toegezonden, schaar ik een brede coalitie van overheden en belangenorganisaties zich achter de doelstelling om het aantal fietskilometers de komende 10 jaar met 20% te laten groeien.

In de NMCA is een test gedaan wat extra inzet op het fietsgebruik kan doen (bijvoorbeeld de verbetering van fietsinfrastructuur en het vergroten van het aandeel elektrische fietsen), en daaruit blijkt dat dit resulteert in een landelijke groei van het aantal fietsverplaatsingen en -kilometers.

41

**Vraag:**

Wat is de planning van de implementatie van de Omgevingswet en in hoeverre is het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) hierin randvoorwaardelijk?

**Antwoord:**

Ik heb u in mijn brief van 6-10-2017 (TK 33 118, nr. 98) over de nieuwe planning geïnformeerd. Het digitaal stelsel Omgevingswet is daarbij een randvoorwaarde. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten gebruikers minimaal net als nu digitaal een vergunning kunnen aanvragen, een melding kunnen doen en kennis kunnen nemen van omgevingsdocumenten zoals die nu op de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) staan.

42

**Vraag:**

Waarom worden de € 1.500 (x 1.000) en € 6.000 (x 1.000) – die eerder zijn overgeboekt naar het Infrastructuurfonds – vervolgens als apparaatsuitgaven van het kerndepartement opgebracht? Is daarbij het bedrag van € 1.500 (x 1.000) gedekt vanuit apparaatsuitgaven 2017 nu wel of niet in 2017 besteed aan het apparaat? Of is dit in 2017 geraamd maar niet gebruikt? Waarom is € 6.000 (x 1.000) in 2017 genoemd als nominaal en onvoorzien in 2018 en 2019 ineens een apparaatsuitgave van het kerndepartement?

**Antwoord:**

De programmadirectie Eenvoudig Beter is een tijdelijke directie, die verantwoordelijk is voor de stelselherziening Omgevingswet. Omdat het hier gaat om een extra activiteit en een tijdelijk programma is het niet mogelijk om alle werkzaamheden met de beschikbare capaciteit binnen lenM uit te voeren. Met deze middelen voor externe inhuur wordt de aanvullend benodigde capaciteit ingehuurd. Het gaat hier met name om specifieke kennis voor het wetgevingstraject en digitalisering die niet beschikbaar is binnen lenM. Na afronding van het programma is deze capaciteit hier niet meer voor nodig. De middelen voor deze externe inhuur zijn vrijgemaakt uit het voor 2017 beschikbare apparaat budget, waarvan € 6,0 miljoen uit de ontvangen loon- en prijsbijstelling tranche 2017. Deze loon- en prijsbijstelling tranche 2017 is bij voorjaarsnota 2017 toegevoegd aan artikel 99 (Nominaal en onvoorzien) en bij Ontwerpbegroting 2018 nader toegedeeld. Met behulp van een kasschuif tussen de begroting Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds zijn de op Hoofdstuk XII vrijgemaakte apparaatmiddelen naar 2018 en 2019 overgeboekt. Er is hierbij geen sprake van dekking van deze externe inhuur met programma-middelen uit het Infrastructuurfonds.

43

**Vraag:**

Wat moet worden verstaan onder het kopje Design Build Finance Maintain-conversies (DBFM)? Worden DBFM-contracten juist niet gekenmerkt door hun meerjarige stabiliteit? Kunt u toelichten waarom er toch een mutatie is van 200 miljoen euro?

**Antwoord:**

Onder het kopje Design Build Finance Maintain-conversies (DBFM) wordt de mutatie (bij DBFM-projecten «conversie» genoemd) weergegeven na definitieve gunning van het project. DBFM contracten worden inderdaad gekenmerkt door hun meerjarige stabiliteit en betalingsritme. Deze meerjarige stabiele reeks wordt bij de DBFM conversie verkregen. Bij de conversie wordt budget van de Beheer, onderhoud en vervanging 12.02



en Aanleg 12.03 (beiden met een bepaald kasritme) artikelen, overgeheveld naar het artikel Geïntegreerde contractvormen / PPS 12.04 (met een vlak kasritme, en verdeeld over de looptijd van het DBFM contract zodat de nieuwe financiële reeks overeenkomt met de stabiliteit van het DBFM contract). De conversie leidt tot verschuiving van budget in de tijd, doordat bij DBFM pas na beschikbaarheid van het areaal de beschikbaarheidsvergoeding wordt betaald.

44

**Vraag:**

Kan op een rij gezet en uitgesplitst worden wat nu precies in voorgaande jaren is geraamd en uitgegeven wordt aan «de Omgevingswet», waarbij ook posten vanuit andere begrotingen worden betrokken?

**Antwoord:**

Antwoord op vraag 44 en 45

Op pagina 54 van de IenM-begroting is een Extracomptabele Tabel opgenomen waarin alle Toegekende Budgetten aan de Stelselherziening Omgevingsrecht worden gepresenteerd. In de jaren tot en met 2016 is circa € 81 mln. uitgegeven aan de stelselherziening vanuit de verschillende begrotingen van IenM. Voor de volledigheid wil ik u wijzen op het feit dat de middelen die nog op het Infrastructuurfonds staan gereserveerd tranchegewijs worden overgeboekt naar Hoofdstuk XII, waar de uitgaven worden verantwoord. In de extracomptabele tabel staat de regel «Reservering Omgevingswet» voor de resterende middelen op het infrastructuurfonds. Verder worden de middelen op HXII gesplitst in de regels «Eenvoudig Beter» (waar in deze tabel zowel Programma EB als de opdracht RWS onder valt) en «apparaat» (voor programma EB). Verder worden de exploitatiekosten inzichtelijk gemaakt.

45

**Vraag:**

Kan op een rij gezet en uitgesplitst worden wat vanaf 2017, in 2018 en verdere jaren wordt uitgegeven aan «de Omgevingswet», waarbij ook andere begrotingen (zoals Deltafonds et cetera) worden betrokken?

**Antwoord:**

Zie antwoord op vraag 44. Vraag 44 en 45 zijn in 1 antwoord beantwoord.

46

**Vraag:**

Waar wordt de 7,5 miljoen euro aan externe inhuur bij het wetgevings-traject van de Omgevingswet voor ingezet? Waarom wordt dit van deze begroting naar die voor het Infrastructuurfonds van 2017 overgeboekt, terwijl het benodigd is voor de jaren 2018 en 2019?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 42.

47

**Vraag:**

Is de inhuur voor «Eenvoudig Beter» een andere tak van sport dan de Omgevingswet? Waarom wordt € 1.500 (x 1.000) gedekt vanuit apparaats-uitgaven en vervolgens € 6.000 (x 1.000) uit nominaal en onvoorzien?

**Antwoord:**

Nee, Eenvoudig Beter is de naam van de programmadirectie die werkt aan de Omgevingswet en de samenhangende wetgevingsproducten. Zie voor verdere duiding van de dekking het antwoord op vraag 42.



48

**Vraag:**

Kunt u vanwege de transparantie alle apparaatskosten, inhuur, externen et cetera behorend bij de Omgevingswet onder elkaar zetten? Kunt u daarbij tevens apart benoemen welke van deze uitgaven nu (nog) vallen onder posten als Crisis – en herstelwet, Beter benutten et cetera in de breedst mogelijke zin, maar ingezet worden voor/in voorbereiding op de Omgevingswet? Kunt u dit overzicht per jaar geven?

**Antwoord:**

Onder art. 13.05.03 bijdrage agentschappen vindt u de personele budgetten van RWS die worden ingezet in kader van de stelselherziening (zie ook antwoord op vraag 81 en vraag 241 voor uitsplitsing). De personele budgetten voor de programmadirectie Eenvoudig Beter vallen onder art. 98 van de begroting. Het gaat hier om een mix van personeel en inhuur. Gestuurd wordt op het zo laag mogelijk houden van deze inhuur. Binnen de programmadirectie wordt gewerkt in een matrixorganisatie. Medewerkers worden op verschillende onderdelen ingezet en dragen vaak vanuit een onderwerp bij aan meerdere producten. Beter benutten werkt niet aan de stelselherziening van het omgevingsrecht en maakt ook geen onderdeel uit Eenvoudig Beter.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Apparaat EB	2.100	1.500	1.500	600	600	600	600
Apparaat HBJZ	4.700	4.900	2.600	0	0	0	0
Externe inhuur EB	2.984	5.841	6.250	2.500	0	0	0
Bijdrage apparaatskosten RWS	14.563	16.834	20.225	5.825	7.225	4.025	3.984
<b>Totaal</b>	<b>24.347</b>	<b>29.075</b>	<b>30.575</b>	<b>8.925</b>	<b>7.825</b>	<b>4.625</b>	<b>4.584</b>

49

**Vraag:**

Wanneer is een daling van de contributie EUMETSAT voorzien?

**Antwoord:**

Ten opzichte van 2017 zal de contributie in 2018 eerst nog verder stijgen tot € 27 mln. (de contributie in 2017 is ook al relatief hoog ten opzichte van de gemiddelde EUMETSAT-contributie in de afgelopen jaren). Vanaf 2019 zal de jaarlijkse contributie dalen totdat naar verwachting in 2021 de Nederlandse contributie weer rond het gemiddelde van ca. € 14 mln. zal komen te liggen.

Oorzaak van de hoge contributies van de lidstaten in de periode 2017 t/m 2021 is een samenloop in de hoge uitgaven voor een aantal grote EUMETSAT-programma's voor de ontwikkeling van een nieuwe generatie van weersatellieten, te lanceren vanaf 2021. Deze programma's zullen over een lange periode (25 tot 40 jaar) de EUMETSAT-lidstaten voorzien van hoogwaardige weer- en klimaatinformatie, noodzakelijk voor een adequate uitvoering van de veiligheidstaken van de nationale weerdiensten (zoals het KNMI), maar zeker ook voor de alledaagse verstrekking van weerinformatie aan de Europese burger, veelal door de private sector die ook toegang heeft tot de EUMETSAT-satellietdata.

50

**Vraag:**

Welke aanvullende externe inhuur is de komende jaren voorzien in het kader van de Omgevingswet?

**Antwoord:**

Of er aanvullende middelen nodig zijn bovenop de reeds geregelde middelen voor externe inhuur is afhankelijk van de financiële conse-

quenties van de herplanning van de inwerkingtreding van het omgevingsrecht en opvolging van het BIT advies. Ik zal hier bij de Voorjaarsnota duidelijkheid over geven.

51

**Vraag:**

Wat zijn de doelstellingen voor de projecten bij Ad 6?

**Antwoord:**

Alle genoemde projecten hebben als doelstelling de bereikbaarheid te verbeteren.

52

**Vraag:**

Uit welke middelen wordt deze rijksbijdrage aan Thermphos gedekt?

**Antwoord:**

De middelen (€ 27,7 miljoen) die het kabinet reserveert voor de cofinanciering van de complexe sanering van het industrie-terrein Thermphos, zijn ingepast onder het totale uitgavenkader 2017. Deze middelen worden toegevoegd aan de begroting van lenM.

53

**Vraag:**

Waarom is er 7,5 miljoen euro nodig voor externe inhuur bij het wetgevingstraject van de Omgevingswet?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 42.

54

**Vraag:**

Wat zijn de consequenties van de stijging van de pensioenpremie voor de artikelen en fondsen inzake vrije investeringsruimte?

**Antwoord:**

Bij de eerste suppletoire begroting 2017 zijn er middelen toegevoegd aan de begrotingen van lenM ter compensatie van de verhoging van de pensioenpremie. Met deze middelen kan lenM de stijging van de pensioenpremie volledig opvangen, derhalve is een beroep op de vrije investeringsruimte van lenM hiervoor niet noodzakelijk.

55

**Vraag:**

Is de € 800 (x 1.000) voor het nader uitwerken van de uitgangspunten van de Omgevingswet in uitvoeringsregelgeving en -wetgeving onder artikel nr.13 nu wel of niet juridisch verplicht?

**Antwoord:**

Deze € 0,8 mln. is niet juridisch verplicht. De tabel op pagina 22 en 23 geeft inzicht in de bestemming van de niet-juridisch verplichte uitgaven. Het gaat hier om uitgaven voor bijvoorbeeld een extra benodigd onderzoek om een specifiek onderwerp verder te brengen.

56

**Vraag:**

Is de reservering van € 942 (x 1.000) voor opdrachten ruimtelijk beleid (krimp, stedelijke herverkaveling, grondeigendom) een andere invulling dan een invulling/ reservering voor uitvoeringsregelgeving en -wetgeving van de Omgevingswet? Kunt u uw antwoord toelichten?

**Antwoord:**

Dit bedrag betreft de stelselverantwoordelijkheid van IenM voor het huidige systeem van ruimtelijke ordening. Het betreft het beheer en onderhoud van de huidige wet- en regelgeving zoals de Wet op de ruimtelijke ordening en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, het uitvoeren van verkenningen, monitoring en evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen en kennisontwikkeling.

57

**Vraag:**

Wat wordt er verstaan onder het uitvoeren van industrie? En kunt u deze kosten verder specificeren?

**Antwoord:**

Het Ministerie van IenM geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten over onder meer bronbeleid voor industriële emissies. Het gaat bijvoorbeeld om opdrachten aan het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) voor normalisatie van meetmethoden voor emissies en een opdracht aan de Stichting Certificering Onderhoud en Inspectie van Stookinstallaties (SCIOS) voor de ontwikkeling van een register van installaties ter implementatie van de Europese richtlijn middelgrote stookinstallaties.

58

**Vraag:**

Wat zijn DGMI-brede projecten?

**Antwoord:**

Met DGMI-brede projecten wordt bedoeld projecten die zich niet beperken tot het beleidsterrein van 1 directie of 1 afdeling maar daaraan overstijgend zijn. Zo zijn bijvoorbeeld projecten met betrekking tot de structuur of cultuur van de organisatie al snel directie overstijgend. Strekt zo'n project zich uit tot alle medewerkers van DGMI dan is het een DGMI breed project.

59

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom het aantal dijken, duinen en waterkeringen dat niet voldoet over de gehele periode sterk is toegenomen?

**Antwoord:**

In 2001 bij de eerste toetsronde was het inzicht rondom de werkvoorraad nog niet volledig. Ook was voor circa een derde van de te toetsen primaire keringen en kunstwerken nader onderzoek vereist om tot een oordeel te komen. In de hierop volgende toetsrondes (2006, 2011 en 2014, resp. de tweede ronde, de derde en de verlengde derde toetsing) is successievelijk meer duidelijkheid gekomen omtrent het aantal te toetsen primaire keringen en kunstwerken.

Zo werd in de eerste toetsronde bij kunstwerken alleen gekeken naar de grote kunstwerken, zoals sluizen. Daarnaast zijn de dijken met de daarin gelegen kunstwerken in het Maasgebied pas in de derde toetsronde aangewezen als primaire waterkering en meegenomen bij de toetsing. Naarmate de toetsing vorderde, neemt ook de categorie nader onderzoek af. Inmiddels is het totale areaal aan primaire waterkeringen (dijken, duinen met de daarin gelegen waterkerende kunstwerken) vastgelegd in de Waterwet. Dit is uitgangspunt voor de eerste landelijke beoordeling, die op 1 januari jl. is gestart.

60

**Vraag:**

Op welke wijze wordt de informatievoorziening over watergerelateerde informatie in het kader van de toekomstige Omgevingswet bij de kennistransfer van de Helpdesk Water voorbereid? Zijn alle geraamde/ genoemde bedragen per jaar expliciet daarvoor gereserveerd? Zo nee, kunt u de bedragen uitsplitsen?

**Antwoord:**

In het programma Aan de slag met de Omgevingswet werken gemeenten (VNG), provincies (IPO), waterschappen (UvW) en Rijk nauw samen aan de implementatie van het nieuwe stelsel. Belangrijke pijler hierin is te zorgen voor een goede informatievoorziening over de wet en het omgevingsrecht. Deze partijen hebben in het Bestuursakkoord Implementatie Omgevingswet (1 juli 2015) aangegeven een informatiepunt te zullen inrichten. Het Informatiepunt Omgevingswet is één punt waarbij medewerkers van overheden en andere professionals terecht kunnen voor al hun vragen. Een vast en herkenbaar informatiepunt waar iedereen kan rekenen op eenduidige, neutrale, betrouwbare en begrijpelijke informatie over de volle breedte van de omgevingswet. Eén punt dat ook publieksloketten en klantcontactcentra voorziet van informatie om vragen over de wet op een goede manier te kunnen beantwoorden. Het Informatiepunt Omgevingswet is op 1 oktober 2016 geopend en wordt verder uitgebouwd. Het informatiepunt is opgebouwd uit vier helpdesks, waaronder de helpdesk water, en vormt een partnerschap met tien andere specialistische helpdesks en diverse publieksloketten. De kosten voor deze voorbereiding van de kennistransfer zijn opgenomen in het programma Aan de slag met de Omgevingswet. Door dit Informatiepunt Omgevingswet zullen ook vragen over het waterdomein worden beantwoord en zal de informatievoorziening over de Omgevingswet in relatie tot het thema water ontsloten worden via [www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl](http://www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl). De Helpdesk Water zal in komende jaren met de geraamde bedragen de informatievoorziening continueren op het gebied van de Waterwet.

61

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat u met waterbewustzijn bedoeld en hoeveel geld hiermee gemoeid is?

**Antwoord:**

In het OESO-rapport «Watergovernance in the Netherlands: fit for the future» (2014) worden de risico's geschetst van het lage waterbewustzijn in Nederland.

Het partnerprogramma Ons Water is ontwikkeld in opdracht van de Stuurgroep Water om bij te dragen aan de gemeenschappelijke opgave om het waterbewustzijn in Nederland te versterken. Ons Water is een meerjarig programma. Het vormt de basis voor de samenwerking tussen de partners van het Bestuursakkoord Water in de publiekscommunicatie over water en waterbewustzijn. Alle partners financieren mee in deze gezamenlijke aanpak.

Onder waterbewustzijn wordt hier verstaan: het besef van wat er nodig is om Nederland nu en voor toekomstige generaties te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen, en om voldoende zoetwater en waterkwaliteit te borgen. Waterbewustzijn begint met het besef en de beleving dat «droge voeten» en schoon en voldoende water niet vanzelfsprekend zijn (kennis en beleving). Daarna volgt het meer willen weten van wat er (dagelijks) allemaal bij komt kijken om ons land droog en bewoonbaar te houden en te zorgen voor een goede waterkwaliteit en voldoende zoet water. En ook de bereidheid om er iets mee te doen

(houding). Hierop aansluitend volgt het nadenken over de eigen verantwoordelijkheid en bereidheid om hieraan (actief) te kunnen en zelfs te moeten bijdragen (gedrag).

Het thema van waterbewustzijn is door betrokken partners omarmd, zoals hierboven omschreven en de activiteiten worden door hen mede financieel ondersteund.

Vanuit lenM wordt jaarlijks voor de Publiekscampagne OnsWater en Watereducatie 800.000 euro begroot.

62

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat het strategische ontwikkelingsdoel is voor de oceanen en op welke wijze Nederland de oceanen op de wereld gaat ontwikkelen?

**Antwoord:**

Het strategisch ontwikkelingsdoel van Nederland voor de oceanen is het streven naar een volledige en tijdige invulling van het Sustainable Development Goal 14 «Life below water». Daarmee wordt beoogd het in stand houden en duurzaam gebruik maken van oceanen, zeeën en mariene hulpbronnen voor duurzame ontwikkeling. De gezondheid en productiviteit van oceanen kunnen een belangrijke rol spelen bij initiatieven voor het uitbannen van extreme armoede en honger.

Dit betekent voor Nederland het leveren van bijdragen aan het tegengaan van bedreigingen als de verdere opwarming en verzuring van de oceanen, de toename van zwerfvuil en plastic verontreiniging, de ongewenste verstoringen door onderwatergeluid en overbevissing.

Belangrijk uitgangspunt is een integrale aanpak en hierbij zoveel mogelijk te werken binnen de kaders van het VN Zeerechtverdrag. Aangezien de mondiale juridische en bestuurlijke structuur ontoereikend is om de toekomstbestendigheid van de oceanen te garanderen is het van belang deze zo spoedig mogelijk ingevuld te krijgen. Met het oog daarop werkt Nederland bijvoorbeeld internationaal actief mee aan het ontwikkelen van kaders voor de bescherming van biodiversiteit op de open zee (het BBNJ proces – biological diversity of areas beyond national Jurisdiction) en nationaal aan regelgeving voor diepzeemijnbouw.

Daarnaast wordt met een groot aantal partijen als andere nationale overheden, de private sector en maatschappelijke organisaties gewerkt aan een scala van acties die zich richten op diverse sectoren als scheepvaart, visserij en toerisme. Een uitgebreide beschrijving van de aanpak die het kabinet heeft ingezet is weergegeven in de oceanennotitie die op 20 april 2017 aan de Tweede Kamer is gestuurd (TK 30 196, nr. 543).

63

**Vraag:**

Uit welke partijen bestaat de regio waarmee de gebiedsagenda Wadden 2050 wordt opgesteld? Worden de eilandondernemers daar ook in meegenomen? Op welke manier worden Waddenbestuurders en Waddenondernemers hierbij betrokken?

**Antwoord:**

De Gebiedsagenda Wadden 2050 is een gezamenlijk initiatief van Rijk en regio. Bij de voorbereiding van de Gebiedsagenda zijn tot nu toe onder meer de volgende partijen betrokken: Provincies (Friesland, Groningen, Noord-Holland), Waddenkustgemeenten, Samenwerkingsverband de Waddeneilandengemeenten, Coalitie Wadden Natuurlijk, het bedrijfsleven waaronder de Waddenzeehavens en de Visserij, het Regiecollege Waddengebied, Groningen Seaports, de Ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Defensie, Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat. Ook ondernemers in bredere zin zullen

worden betrokken. De Waddenbestuurders en Waddenondernemers zijn betrokken via onder meer het Regiecollege Waddengebied.

64

**Vraag:**

Welke resultaten zijn bereikt met betrekking tot het terugdringen van zwerfvuil in zee (plastic soep) in 2016 en 2017?

**Antwoord:**

Ter uitvoering van de EU Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) is in 2012 door het Kabinet voor 2020 een reductiedoelstelling en een aanvullende beleidsopgave geformuleerd voor zwerfvuil in de Noordzee (Mariene strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012–2020, deel 1; Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 33 450, nr. 1). Dit heeft geresulteerd in een breed pakket aan maatregelen voor stranden, zeevaart, visserij, stroomgebieden, educatie en bewustwording en specifieke kunststofproducten (Mariene strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee deel 3; Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 31 710 en 27 625, nr. 45). De uitvoering van deze maatregelen is in de periode 2014–2016 gestart. Daarnaast is in 2014 door OSPAR het Regional Action Plan Marine Litter vastgesteld.

De mariene strategie bestaat voor de reductie van zwerfvuil op de Noordzee onder meer uit de volgende maatregelen: agendering en bewustwording van het zwerfvuilvraagstuk, cursuspakketten hierover; schoonmaakacties op stranden; de Green Deal Schone Stranden; de aanpak Schone Maas, uitbreiding hiervan naar andere stroomgebieden en de Ophaalregeling zwerfvuil; de Green Deal Scheepsafvalketen, implementatie van de EU Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen; lozingsverbod voor zeeschepen (MARPOL); Fishing for Litter (visserij); de Green Deal Visserij voor een Schone Zee; uitvoering van het afvalstoffenbeleid; terugdringing van het gebruik van plastic tassen en ballonnen; en inzet op een EU-aanpak voor vermindering van microplastics, onder andere door een verbod op microplastics in cosmetica en reinigende schuurmiddelen.

Uit de monitoringsresultaten tot nu toe blijkt dat er significante afnames zijn van het totale aantal afvalitems op de Nederlandse stranden en van plastics in de magen van in Nederland aangespoelde noordse stormvogels. Over de beoordeling van de toestand van het Noordzeemilieu zal uw Kamer voor de zomer van 2018 worden geïnformeerd, als onderdeel van de actualisatie van de beleidsopgave voor de KRM (Mariene Strategie deel 1).

65

**Vraag:**

Op welke manier wordt landschap betrokken bij het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) over de monitoring van de Omgevingsvisie? Is voorzien in eenduidige en consistente monitoring op zowel landelijke als provinciale uitwerking? Welke rol speelt het Landschapsobservatorium in deze monitoring? Welke partijen / maatschappelijke organisaties worden bij de monitoring en het advies hierover betrokken?

**Antwoord:**

Het PBL monitort elke twee jaar de ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van de 13 nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het PBL zal op basis van deze Monitor Infrastructuur en Ruimte een advies geven over de monitoring van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Die nieuwe monitor zal de relevante ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving en de mate van doelbereik van de NOVI in beeld brengen. De opbouw van de monitor en de plaats van het

onderwerp landschap daarin zal worden toegesneden op de nog te bepalen inhoud van de NOVI.

Bij de Monitor Infrastructuur en Ruimte is een van de uitgangspunten dat de indicatoren landsdekkend eenduidige informatie geven. Van de meeste indicatoren zijn daarnaast provinciale uitsplitsingen beschikbaar. Dit uitgangspunt zal ook worden gehanteerd bij de monitor van de Nationale Omgevingsvisie.

Naast het Rijk zullen in elk geval (de koepelorganisaties van) provincies, gemeenten en waterschappen bij de monitoring en eventuele beleidsreacties worden betrokken. De monitorgegevens zullen openbaar toegankelijk zijn. Het PBL bepaalt zelf, vanuit zijn onafhankelijke positie, welke informatiebronnen het gebruikt. Dit geldt ook voor het eventueel betrekken van het Landschapsobservatorium.

66

**Vraag:**

Waarom lopen de opdrachten onder artikel 13.05 onder Eenvoudig Beter later toch weer uit elkaar in de onderdelen «Eenvoudig Beter» en «Omgevingswetgeving»?

**Antwoord:**

De titel Eenvoudig Beter in de tabel op blz. 46, betreft de naam van de programmadirectie die verantwoordelijk is voor de stelselherziening van het omgevingsrecht. De onderverdeling onder Eenvoudig Beter naar Eenvoudig Beter en Omgevingswetgeving betreft een tweedeling van de benodigde programmamiddelen voor het beleidsmatig uitwerken van de verschillende wetgevingsproducten (Eenvoudig Beter) en voor de benodigde programmamiddelen voor de implementatie van de Omgevingswet (omgevingswetgeving).

67

**Vraag:**

Kan onderverdeeld worden wat onder artikel 13.05 Eenvoudig beter per jaar juridisch verplicht is vanwege de stelselherziening omgevingsrecht? Idem voor de implementatie van de Chw? Waaruit bestaat vervolgens de agentschapsbijdrage aan Rijkswaterstaat (RWS) en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)?

**Antwoord:**

Het budget onder Eenvoudig Beter onder 13.05.01, waar de Crisis- en herstelwet onder valt, is voor 2018 voor 84% verplicht. Het budget voor implementatie (onder omgevingswetgeving en onder agentschapsbijdrage is gedeeltelijk juridisch verplicht) is volledig bestuurlijk vastgelegd in het hoofdlijnenakkoord financiële afspraken implementatie Omgevingswet tussen het Rijk, IPO, VNG en UvW (Bijlage Tweede Kamerbrief Voortgang implementatie stelselherziening Omgevingsrecht kenmerk 2016–2017, 33 118, nr. 35). Het gaat om de implementatie van de Omgevingswet, waarvoor € 150 mln. voor de bouw van het DSO, € 10 mln. voor het centrale infopunt en € 35 mln. voor de invoeringsbegeleiding verdeeld over meerdere jaren. De agentschapsbijdrage aan RWS houdt met name verband met de implementatie van de Omgevingswet, waaronder de bouw van het DSO. De bijdrage aan het RIVM, die op artikel 19 wordt verantwoord betreft een opdracht aan het RIVM voor het meewerken aan een aantal specifieke onderdelen die in de op te stellen Ministeriële Regeling van de Omgevingswet moeten landen.



68

**Vraag:**

Waarom wordt er voor 2018 (onder artikel 13.05.01) geen enkele euro gereserveerd voor omgevingswetgeving?

**Antwoord:**

Zoals gemeld bij antwoord 44 en 45 worden de middelen voor de Implementatie van de Omgevingswet tranchegewijs overgeheveld vanuit het IF naar HXII. De post omgevingswetgeving betreft de programmamiddelen voor de implementatie van de Omgevingswet. Het gaat hier voornamelijk om de bouw van het DSO.

69

**Vraag:**

Waarom is er in 2017 een bedrag van € 30.750 (x 1.000) genoemd bij omgevingswetgeving, terwijl de Omgevingswet keer op keer is uitgesteld dat jaar?

**Antwoord:**

Zoals gemeld bij antwoord 44 en 45 worden de middelen voor de Implementatie van de Omgevingswet tranchegewijs overgeheveld vanuit het IF naar HXII. De post omgevingswetgeving betreft de programmamiddelen voor de implementatie van de Omgevingswet. Het gaat hier voornamelijk om de bouw van het DSO.

70

**Vraag:**

Telt de subsidie van € 9.000 (x 1.000) over 2017 en van € 6.000 (x 1.000) over 2018 onder artikel 13.05.02 op onder de respectievelijke bedragen onder 13.05.01 – onderdeel omgevingswetgeving? Zo nee, voor wie of wat is deze subsidie bedoeld?

**Antwoord:**

Nee, de subsidie uit artikel 13.05.02 telt niet op tot de bedragen onder 13.05.01. Deze subsidie is het gevolg van een afspraak uit het Hoofdlijnenakkoord financiële afspraken stelselherziening omgevingsrecht. De interbestuurlijke partners die gezamenlijk aan de lat staan voor de implementatie van de Omgevingswet hebben dit akkoord in 2016 gesloten.

Vanuit het belang van snellere en betere besluitvorming over de fysieke leefomgeving en ter stimulering van de voorbereiding op het Digitaal Stelsel Omgevingswet is via dit akkoord een stimuleringsregeling van in totaal € 18 mln. afgesproken. Hiervan is via een subsidie € 13 mln. ter beschikking gesteld aan de VNG en € 5 mln. aan de waterschappen.

71

**Vraag:**

Wat houdt het kopje Reservering Omgevingswet onder artikel 18.16 van het Infrastructuurfonds in? En waar is deze zogenaamde reservering voor de Omgevingswet vervolgens voor bedoeld? Waar in de begroting van het Ministerie van IenM wordt hier verantwoording over afgelegd (bij artikel 26 wordt immers op pagina 145 geen uitleg, maar een verwijzing gegeven)?

**Antwoord:**

Op 21 april 2016 is het Hoofdlijnenakkoord financiële stelselherziening omgevingsrecht door de Minister van Infrastructuur en Milieu en de koepels VNG, IPO en UvW getekend. Er is toen dekking voor de periode 2016–2024 van in totaal circa € 218,1 miljoen geregeld (zie begroting 2017



extracomptabele tabel artikel 13.05). Dit bedrag is toen onder andere verdeeld over IF-artikel 18.16 onder het kopje «Reservering Omgevingswet» (totaal € 157,05 miljoen). De middelen zijn gereserveerd voor de eerste fase van het Digitaal Stelsel Omgevingswet, de invoeringsondersteuning, informatievoorziening en apparaatsuitgaven. Verantwoording van het totale bedrag vindt plaats op Hoofdstuk XII-artikel 13.05. Er zijn derhalve overboekingen van IF naar HXII nodig.

72

**Vraag:**

Kunt u aangeven op welke wijze u personen meer klimaatbestendig wilt laten handelen?

**Antwoord:**

In het deltaplan ruimtelijke adaptatie zijn verschillende maatregelen opgenomen om bewustwording op het gebied van klimaatadaptatie te vergroten. Gemeentes, provincies en waterschappen gaan bijvoorbeeld stresstesten uitvoeren en risicodialogen voeren met betrokken partijen (bedrijven, burgers). Uit de stresstesten blijkt waar mogelijk problemen op kunnen treden. Het is vervolgens aan de lokale en regionale overheid om hier, al dan niet samen met particulieren, maatregelen voor te treffen. Daarnaast krijgt binnen het Deltaprogramma het stimuleringsprogramma een vervolg. Het stimuleringsprogramma ondersteunt overheden, belangengroepen, maatschappelijke organisaties en marktpartijen bij het integreren van water en klimaat in ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Ook via de activiteiten van de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) wordt veel ingezet op bewustwording en op het vergroten van klimaatbestendig handelen in allerlei economische sectoren. Dat gebeurt bijvoorbeeld door middel van het organiseren van Klimaatadaptatiedialogen rondom specifieke onderwerpen, zoals hitte en gezondheid.

73

**Vraag:**

Wordt het geld dat het Kadaster ontvangt in het kader van het beheer en ontwikkeling van de landelijke voorzieningen van basisregistraties ook gebruikt voor de registratie van landschapselementen?

**Antwoord:**

Het bijhouden van de Basisregistratie Topografie door het Kadaster wordt gefinancierd uit de rijksbegroting. Het Kadaster brengt ten behoeve van een aantal provincies landschapselementen in beeld in opdracht van de provinciale landschapsorganisaties. Waar mogelijk worden deze rechtstreeks afgeleid uit de Basisregistratie Topografie. Wanneer dit niet mogelijk is worden deze aanvullend ingewonnen, via opdrachten waarvoor conform de tarievenregeling wordt betaald. Aanvullingen worden niet gefinancierd uit het budget voor de basisregistraties. Deze registraties van landschapselementen zijn een voorbeeld van efficiënt handelen door gebruik van de informatie uit de basisregistraties waar dit mogelijk is.

74

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat stations voor de hogesnelheidslijn al herontwikkeld moeten worden terwijl ze nog geen tien jaar in gebruik zijn?

**Antwoord:**

Het budget is bestemd voor de financiële afhandeling van het in september 2016 geopende HLS-station Breda. Het komt vaak voor dat de

laatste betalingen voor een project plaatsvinden na de feitelijke opening. Er is dus geen sprake van herontwikkeling.

75

**Vraag:**

Waar staan de benodigde middelen voor de vervolgfase van Digitaal Stelsel Omgevingswet (93,1 miljoen euro) nu ze nog niet aan het projectbudget zijn toegevoegd?

**Antwoord:**

Bij vervolg van dit programma zonder aanvullende externe financiering zal er additioneel bijgedragen moeten worden vanuit alle modaliteiten op de investeringsfondsen (Infrastructuurfonds € 74,5 mln. en het Deltafonds € 18,6 mln.).

76

**Vraag:**

Wat wordt er bedoeld met «Bij vervolg van dit programma zonder aanvullende externe financiering zal er additioneel bijgedragen worden vanuit alle modaliteiten op de investeringsfondsen»? Hoeveel aanvullende externe financiering is er nodig? Extern gefinancierd door wie?

**Antwoord:**

Hiermee wordt bedoeld dat lenM eerst zal inzetten op het verkrijgen van financiering van andere partijen als bijdrage aan het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Op basis van het financieel akkoord met de andere overheden is in elk geval € 93,1 mln. nodig (zie ook het antwoord op vraag 75). Verder wordt nog gekeken naar eventuele financiële consequenties van de voorziene herplanning en vervolg op het BIT advies.

77

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom het Rijk meebetaalt aan de sanering van bodemverontreiniging in het Griftpark, aangezien dit een gemeentelijke verantwoordelijkheid is? In hoeverre schept dit een precedent?

**Antwoord:**

De gemeente Utrecht is bevoegd gezag op grond van de Wet Bodembescherming. Volgens de financiële verhoudingswet moet het Rijk middelen ter beschikking stellen voor de uitvoering van deze taak. Dat gebeurt door specifieke uitkeringen via het gemeente- en provinciefonds. Omdat de bodemsaneringsopgave in de gemeenten en provincies nogal verschilt, worden de middelen toegekend via een verdeelsleutel zoals opgenomen in het convenant bodem en ondergrond 2016–2020 en specifieke afspraken tussen Rijk, gemeenten en provincies.

78

**Vraag:**

Kan de tabel op pagina 54 toch beter uitgelegd worden? Wat zijn bijvoorbeeld de «diverse op- en afboekingen in relatie tot RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland), RIVM en RWS?»

**Antwoord:**

De tabel op pagina 54 geeft een overzicht van de verschillende plekken in de begroting waar de beschikbare middelen voor de stelselherziening van het omgevingsrecht zijn opgenomen. Dit overzicht geeft de Kamer integraal beeld van de totaal beschikbare middelen zonder dat diverse artikelen (art. 13.05, art. 98.01, IF art 18.16 etc) bij elkaar hoeven worden opgeteld.

Wanneer men de tabel in de begroting van 2017 vergelijkt met de huidige tabel in begroting 2018 is er een verschil van circa € 7,5 miljoen bij de totale eenmalige kosten zichtbaar (in begroting 2017 stond in totaal € 218 mln. en in begroting 2018 staat € 225,5 mln.). Dit verschil wordt veroorzaakt door een toevoeging van € 7,5 miljoen aan apparaatsgeld in de jaren 2018 en 2019. Daarnaast is er sprake van een aantal kleinere mutaties; plussen en minnen per saldo nul. Zo wordt bijvoorbeeld een overboeking gedaan naar BZK voor de «proeftuinen omgevingswet» (uitvoering door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en vinden in het kader van de implementatie van de omgevingswet overboeken plaats naar RIVM en RWS. Tenslotte is er alvast een reeks opgenomen voor exploitatie-uitgaven aan het Digitaal Stelsel Omgevingswet.

79

**Vraag:**

Kan uitgesplitst worden wat (naar verwachting) onder opdrachten 13.05.01 wordt uitgegeven aan invoeringswetgeving, toetsing en consultatie voor omgevingsmanagement? Wat wordt uitgegeven aan het versterken van kennis en kunde via «Nu al eenvoudig beter»? Is «Nu al eenvoudig beter» iets anders dan eenvoudig beter?

**Antwoord:**

De hierboven genoemde posten vallen onder het onderdeel Eenvoudig Beter. Voor de benodigde activiteiten voor het, in samenwerking met de bestuurlijke partners en de uitvoeringspraktijk, beleidsmatig uitwerken van de verschillende wetgevingsproducten is voor 2018 ca € 1,5 mln. beschikbaar. Door de grote onderlinge samenhang in de wetgevingsproducten is een activiteit (zoals omgevingsmanagement) vaak niet aan een specifiek wetgevingsproduct toe te schrijven, omdat een uit te werken onderwerp in meerdere wetgevingsproducten landt. Daarnaast zal de eerder aangekondigde herplanning invloed hebben op de benodigde middelen voor activiteiten, bijvoorbeeld als het gaat om de uitvoering van de wetgevingstoetsen. Wel kan aangegeven worden dat de wetgevings- en administratieve lasten toetsen relatief het duurst zijn. Verder gaat het veelal om bijeenkomsten, kleine uitwerkopdrachten om een bepaald onderwerp verder te brengen, en kennisbijeenkomsten met pilots (ook wel Nu al EB genoemd). Nu al EB is een samenwerking van het implementatie programma bij RWS en de programmadirectie EB. Dit is dus niet hetzelfde. De post omgevingswetgeving betreft de programmamiddelen voor de implementatie van de Omgevingswet. De post overige opdrachten betreft de programmamiddelen voor de transitie van RWS.

80

**Vraag:**

Op welke momenten en op welke wijze zal de Kamer inbreng kunnen leveren of invloed kunnen uitoefenen op de nadere uitwerking van de uitgangspunten van de Omgevingswet in de uitvoeringsregelgeving (algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen)?

**Antwoord:**

In de Omgevingswet is een waarborg opgenomen voor parlementaire betrokkenheid bij de totstandkoming van de AMvB's op grond van de Omgevingswet. Daaraan is al bij de totstandkoming van de AMvB's uitvoering gegeven. Uw kamer heeft op 1 juli 2016 in het kader van de voorhang-procedure de ontwerp-Amvb's onder de Omgevingswet ontvangen. Op 19 november 2016 heeft het nota-overleg hierover plaatsgevonden. De ontwerp-Amvb's zijn, na de afronding van de voorhang in de Eerste Kamer, aangeboden aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Uw Kamer zal worden geïnformeerd over de publicatie

van de AMvB's in het Staatsblad en u krijgt dan ook het advies van de Raad van State en het nader rapport. In mijn brief van 5 juli 2017 (Kamerstukken 2016/17, 33 118, nr.95) heb ik beschreven wat in de Omgevingsregeling zal worden opgenomen. Het ontwerp-Invoeringsbesluit (de uitvoeringsregeling onder de Invoeringswet) en de ontwerp-Aanvullingsbesluiten (de uitvoeringsregeling onder de Aanvullingswetten) zullen komend jaar ter voorhang aan het parlement worden aangeboden.

81

**Vraag:**

Kan artikel 13.05.03 Bijdragen aan agentschappen (inzet van RWS voor implementatie Omgevingswet en Crisis- en herstelwet) beter uitgesplitst worden?

**Antwoord:**

Het gaat hier voor 2018 en verder om de personele inzet van RWS voor de implementatie van de Omgevingswet (met name bouw DSO, maar deels ook exploitatiekosten) (2018 € 19,6 mln.), de inzet van specialistische kennis van RWS aan de wetgevingsproducten binnen de programmadi-rectie Eenvoudig Beter (waaronder de Crisis- en herstelwet) (2018 € 0,625 mln.).

82

**Vraag:**

Hoeveel capaciteit levert RWS aan de Omgevingswet? Zijn dit de € 900 (x 1.000) apparaatskosten onder artikel 12.06?

**Antwoord:**

Het aan RWS toegevoegde budget voor de implementatie Omgevingswet, en transitie RWS komt overeen met 89 fte aan capaciteit in 2017, 153 fte in 2018, 44 fte in 2019 en 28 fte in 2020.

De 900 k€ heeft betrekking op de kosten die in 2016 door RWS zijn gemaakt voor de transitie van RWS.

Het apparaat van RWS valt onder artikel 13.05.03: bijdragen agent-schappen.

83

**Vraag:**

Waarom zijn de exploitatiekosten van Eenvoudig beter van lenM geraamd onder 13.05.03 (agentschappen)?

**Antwoord:**

Er is voor gekozen om zowel de ontwikkelkosten als de exploitatiekosten van DSO onder één artikelonderdeel (13.05.03) te verantwoorden.

84

**Vraag:**

Hoeveel verkeersovertredingen zijn er in 2016 in totaal geregistreerd? Hoeveel daarvan zijn uitgevoerd via staandhoudingen?

**Antwoord:**

De inhoud van deze vraag valt onder verantwoordelijkheid van mijn collega van VenJ en derhalve verwijs ik u naar hem door.

85

**Vraag:**

Hoeveel geld zit er nog in het Beter Benuttenfonds, of hoeveel geld wordt er voor de komende jaren nog in gestort?

**Antwoord:**

Voor het programma BB is op de begroting van het Infracfonds en H XII € 323 mln. beschikbaar. Dit bedrag is exclusief Decentraal Spoor, zie vraag 98.

Met de 12 Beter Benutten regio's zijn in het kader van het regionale programma afspraken gemaakt over de uitvoering en bekostiging van de regionale uitvoeringsmaatregelen. Een aantal maatregelen loopt door tot in 2018. De slotuitkeringen aan de regio's zullen dan in het voorjaar van 2019 plaatsvinden.

Het Beter Benutten onderdeel Intelligente Transportsystemen (ITS) loopt tot en met 2020. Tot die periode zullen voor dit onderdeel kosten worden gemaakt.

86

**Vraag:**

Over welke innovatieve systemen gaat het bij de smart mobility concreet? Hoeveel van de smart mobility projecten zijn ICT-gedreven?

**Antwoord:**

Smart mobility richt zich op ontwikkelingen op het gebied van informatisering van het verkeerssysteem en automatisering van voertuigen en de manier waarop deze twee ontwikkelingen elkaar beïnvloeden (connected/cooperatief). Een belangrijke trend die meespeelt is de verschuiving van bezit naar gebruik van mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service). Het delen van data en ICT spelen hierin een centrale rol. Data zijn de belangrijkste grondstof voor deze technieken en diensten die grotendeels door de markt ontwikkeld en aangeboden worden. Een aantal concrete voorbeelden zijn:

- Inwinning geschiedt steeds meer via smartphones en voertuigen, door het combineren en verrijken van bestaande data met deze nieuwe datasets ontstaat een beter verkeersbeeld. We zijn nu bijvoorbeeld ook in internationaal verband in gesprek met autofabrikanten om te bezien in hoeverre we voertuig gegenereerde informatie kunnen gebruiken voor veiligheidsberichten.
- Voertuigen en informatiediensten communiceren met omgeving, zoals met verkeerslichten en voertuigen van weginspecteurs, en met andere voertuigen.
- Met betrekking tot automatisering gaat het om het beproeven en inzetten van automatische voertuigen, bijvoorbeeld zelfrijdende «pods» (busjes) in landelijk gebied en proeven met truck-platooning en de praktijkproef amsterdam waar de interactie tussen verkeersmanagement en automatisering worden beproeft.
- Intelligentie voor verkeersdiensten en Mobility as a Service vloeit voort uit platformen die data en soms betalingsstromen combineren en geïntegreerd als dienst aanbieden.

87

**Vraag:**

Kunt u aangeven of er al een besluit is genomen over het vervolg van het programma Beter Benutten en welke dekking daarvoor is?

**Antwoord:**

Zoals in de MIRT-brief van 21 november 2016 (kamerstuknr 34 550 A, nr. 19) is aangegeven, wordt de Beter Benutten werkwijze na 2017 gecontinueerd. Afspraken over voortzetting en financiering van korte termijn maatregelen wordt naar verwachtingen uiterlijk tijdens de BO's MIRT najaar 2017 gemaakt en zijn mede afhankelijk van de (financiële) prioriteiten van het volgende kabinet.

**Vraag:**

Kunt u aangeven welke maatregelen u deze kabinetsperiode heeft genomen voor alle vier de risicogroepen onder de verkeersdeelnemers om hun bijdrage aan de stijging van het aantal verkeersdoden en gewonden terug te dringen?

**Antwoord:**

Ik heb deze kabinetsperiode de volgende maatregelen genomen:

- Oktober 2014 heb ik de beginnersregeling aangescherpt
- Het wetsvoorstel voor begeleid rijden van jongeren is aan u aangeboden en met u besproken.
- Ik heb VeiligheidNL onderzoek laten doen naar de oorzaken van fietsongevallen onder slachtoffers die in 2016 op een Spoedeisende Hulp (SEH)-afdeling zijn behandeld.
- CROW-Fietsberaad heeft in kaart gebracht wat de knelpunten zijn op drukke fietspaden.
- In het project «Doortrappen» heb ik een nieuwe aanpak ontwikkeld om ouderen bewust te maken van wat ze zelf kunnen doen om veilig te fietsen. Deze aanpak is met succes getest in Amersfoort, Alphen a/d Rijn, Amsterdam en Ouder Amstel.
- Ik heb lokale overheden aangemoedigd een lokale aanpak veilig fietsen te formuleren. 70 procent van de gemeenten is hiermee concreet aan de slag gegaan.
- Ik heb gemeenten gestimuleerd om aan verkeerseducatie te doen. Partijen als VVN en TeamAlert spelen hier een belangrijke rol. Deze partijen ondersteun ik.
- Binnen het Programma Veilig Mobiel heb ik een keuzewijzer Elektrisch fiets laten ontwikkelen.
- Ik heb innovaties aan de fiets gestimuleerd. Dit heeft een intelligente fiets voor senioren opgeleverd, waarbij de fietser wordt gewaarschuwd voor achteropkomend verkeer.
- In het project vergevingsgezind fietspad zijn innovatieve oplossingen getest om fietsers op koers te houden zoals optische illusies en kunstgras langs het fietspad. Uitkomsten worden meegenomen in CROW-richtlijnen.
- CROW heeft op mijn verzoek diverse producten ontwikkeld:
  - o Richtlijnen voor een senior proof wegontwerp met aandacht voor de fiets
  - o Fietsontwerpwijzer is een product voor lokale wegbeheerders over hoe ze veilig hun wegen kunnen inrichten.
  - o Handvatten ontwikkeld voor lokale wegbeheerders, zoals een rekentool voor opstelcapaciteit voor kruisingen en de inrichting van fietsstraten.
- IenM faciliteert de jaarlijkse campagne fietsverlichting met onderzoek en een toolkit.
- Samen met de medeoverheden is de nationale fietsagenda 2018–2020 van Tour de Force opgesteld waarin aandacht voor fietsveiligheid is opgenomen.
- Samen met providers heb ik de FietsmodusApp ontwikkeld om afleiding op de fiets bij jongeren tegen te gaan.
- Ik heb een wetgevingstraject ingezet tegen appen op de fiets, campagnes gevoerd en werk met producenten en werkgevers aan manieren om afleiding onderweg terug te dringen door middel van het convenant veilig gebruik smartfuncties in het verkeer.
- Binnen het programma Blijf Veilig Mobiel is een keuzewijzer opgesteld om mensen te ondersteunen bij het uitzoeken van een scootmobiel en is een cursus-handleiding «scootmobieltraining» ontwikkeld.
- SWOV doet een diepte-onderzoek naar de oorzaken van ongevallen met o.a. scootmobielen dat handvatten moet bieden voor maatregelen

om het veilig gebruik van scootmobielen te ondersteunen. Medio 2018 gereed.

- Op basis van adviezen van de Gezondheidsraad heb ik de afgelopen jaren diverse actualisaties van de geschiktheidseisen in de Regeling eisen geschiktheid 2000 doorgevoerd.
- Om senioren te bewuster te maken van wat ze zelf kunnen doen om veilig te blijven autorijden heb ik geïnvesteerd in een (online) zelftest. Deze wordt nu in samenwerking met provincie Overijssel en gemeente Raalte verder doorontwikkeld.
- Ik heb extra geïnvesteerd in de veiligheid van rijkswegen via Meer Veilig.

89

**Vraag:**

Hoe is het met elkaar te rijmen dat de tabel Geluid en Luchtkwaliteit lijkt te tonen dat er geen «knelpunten» zijn wat betreft luchtkwaliteit terwijl er volgens de Staatssecretaris nog altijd plekken zijn waar de Europese grenswaarden worden overschreden?

**Antwoord:**

De betreffende tabel ziet alleen op het rijkswegennet. Het weergegeven aantal betreft de streefwaarde. Zoals aangegeven in de begroting is deze voor rijkswegen vrijwel overal gehaald.

Zoals aangegeven in de brief van 22 september 2017 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 30 175, nr. 256), doen zich nu nog slechts overschrijdingen voor in een aantal binnensteden en in sommige regio's waar veel veehouderijen zijn gevestigd.

90

**Vraag:**

Is het correct te concluderen dat een object met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65 decibel niet langer gezien wordt als knelpunt zodra er geluidssaneringsplan is opgesteld? Ook als er geen uitvoeringsdatum is vastgesteld voor het eerder genoemde plan? Hoe is dat te rijmen met de realiteit gezien het feit dat de overschrijding van de norm pas verdwijnt als het geluidssaneringsplan is uitgevoerd?

**Antwoord:**

Nee, dat is niet correct; zoals weergegeven in de betreffende tabel op pagina 58 van de begroting betreft dit niet het aantal objecten waarvoor nog (door de beheerder) een saneringsplan moet worden opgesteld, maar het aantal objecten waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld door de Minister. In de begeleidende tekst op pagina 59 is daarbij per abuis het woord «opgesteld» gebruikt in plaats van «vastgesteld».

Een van de wettelijke vereisten bij de vaststelling van een saneringsplan is dat daarbij wordt aangegeven op welke termijn de saneringsmaatregelen zijn gerealiseerd. Daarnaast is ook wettelijk vastgelegd dat de betreffende geluidproductieplafonds uiterlijk op die datum worden verlaagd met het effect van de vastgestelde saneringsmaatregelen. Hiermee is er met het vaststellen van het saneringsplan ook een wettelijke borging voor de daadwerkelijke geluidreductie.

91

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van het overleg met bergingsbedrijven over het beter afhandelen van incidenten op hoofdwegen?



**Antwoord:**

Op dit moment wordt door het bestuur van de Stichting Incident Management Nederland (Stimva) en Rijkswaterstaat een nieuwe aanbesteding voorbereid voor het bergen van zware voertuigen en het Centraal Meldpunt Vrachtauto's per 2018. Hiervoor heeft STIMVA een aantal sessies georganiseerd met stakeholders, waaronder de bergingssector (VBM), om te bezien hoe de afhandeling van incidenten kan worden verbeterd richting de toekomst. Rijkswaterstaat heeft daarnaast ook frequent contact met de Vereniging van Bergings en Mobiliteitsspecialisten (VBM) om actuele thema's te bespreken. Voor de nieuwe aanbesteding worden ideeën en voorstellen vanuit deze overleggen getracht mee te nemen om de processen te optimaliseren.

92

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom niet meteen naar de meest efficiënte oplossing gekeken wordt om de geluidbelasting onder de 65 decibel te krijgen?

**Antwoord:**

Met de omschreven methode aan de hand van het doelmatigheidscriterium wordt al gezocht naar de meest efficiënte oplossing om de geluidbelasting op de gevel van het saneringsobject onder de 65 decibel te krijgen.

Omdat het – ook gelet op het budget gestuurde karakter van het MJPG – echter niet altijd mogelijk is om met doelmatige maatregelen de geluidbelasting buiten op de gevel onder de 65dB te krijgen, worden in die gevallen gevelisolatie afgewogen met als doel om te zorgen dat het geluidniveau binnen de woning voldoet aan de daarvoor geldende normen.

93

**Vraag:**

Kan het aantal verkeersslachtoffers per provincie inzichtelijk gemaakt worden?

**Antwoord:**

Provincie, absolute geregistreerde aantallen	2015
Groningen	23
Friesland	30
Drenthe	28
Overijssel	37
Gelderland	75
Utrecht	28
Noord-Holland	72
Zuid-Holland	69
Zeeland	15
Noord-Brabant	101
Limburg	43
Flevoland	10
	531

Ik kan u het aantal verkeersdoden totaal per provincie in het jaar 2015 geven (zie tabel). De gegevens over 2016 worden eind dit jaar naar uw kamer gestuurd. De gegevens over het aantal ernstig verkeersgewonden zijn niet te herleiden tot provincieniveau.



94

**Vraag:**

Welke (extra) maatregelen neemt de regering om de doelstellingen voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2020 te halen?

**Antwoord:**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een continu proces waar dagelijks aan wordt gewerkt door lenM, samen met de andere overheden en maatschappelijke partners. Zoals ik in mijn brief van 12 december 2016 (Kamerstukken 2016/2017, 29 389, nr. 544), heb aangegeven, neem ik zowel generieke als concrete maatregelen én zet ik in op een risicogestuurde aanpak. Dit komt allemaal terecht in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, dat ik op dit moment – samen met IPO en VNG – aan het opstellen ben.

In het antwoord op vraag 88 vindt u een overzicht van maatregelen op het gebied van ouderen, fietsers, notoire verkeersovertreders en beginnende bestuurders.

95

**Vraag:**

Kan inzichtelijk gemaakt worden waar het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel Wegen en verkeersveiligheid zit, en welk bedrag dit per post is?

**Antwoord:**

Voor een nadere toelichting op het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel wordt verwezen naar de tabel op bladzijde 22, artikel nummer 14 waarin de specificatie en de bestemming van de niet juridisch verplichte uitgaven is opgenomen.

96

**Vraag:**

Wat zijn de financiële en juridische verplichtingen die lenM is aangegaan voor het Energieakkoord? Welke resultaatafspraken zijn er gemaakt?

**Antwoord:**

De uitgaven samenhangend met het SER Energieakkoord lopen via artikel 14 «Wegen en Verkeersveiligheid» en artikel 19 «Klimaat» van de begroting. Die uitgaven zijn onderdeel van de post 14.01 «Netwerk», onder deelpost 14.01.01 «opdrachten» en van de post 19.01 «Tegengaan klimaatverandering», onder de deelpost 19.01.01 «opdrachten» en onder de deelpost 19.01.02 «subsidies».

Het gaat daarbij voornamelijk om uitgaven voor maatregelen op het terrein van verduurzaming van mobiliteit, maatregelen op het terrein van energiebesparing in het kader van de Wet milieubeheer en de ondersteuning van het SER-secretariaat. In de begroting van EZ staat conform de motie Leegte (TK, 30 196, nr. 278) een overzicht van alle maatregelen van alle ministeries ten behoeve van het Energieakkoord. Nakoming van de afspraken uit het Energieakkoord zijn de resultaten die beoogd worden met de inzet van deze middelen. Jaarlijks wordt op basis van de Nationale Energieverkenning de voortgang in kaart gebracht en beziet de Borgingscommissie van het Energieakkoord of eventueel bijstelling of intensivering van maatregelen nodig is met het oog op de overeengekomen afspraken.

97

**Vraag:**

Klopt het dat de overgang van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) naar de realisatiefase door een nieuw kabinet nog kan worden uitgesteld of afgeblazen? Zo niet, waarom niet?

**Antwoord:**

In 2014 is definitief gekozen om het huidige spoorbeveiligingssysteem ATB te vervangen door ERTMS om zo een toekomstvast beveiligingssysteem te ontwikkelen. Met de invoering van ERTMS draagt Nederland ook bij aan de doelen van de Europese Ten-T verordening, waarin is voorgeschreven dat een aantal lijnen voor 2030 van ERTMS moet zijn voorzien. Met deze ontwikkelingen op nationaal en Europees niveau heeft de invoering van ERTMS een onomkeerbaar karakter gekregen. De programmabeslissing is het eerstvolgende MIRT-beslismoment, waarbij wordt besloten of het programma van planuitwerkingsfase kan doorgaan naar de realisatiefase. Bij de programmabeslissing besluit het nieuwe kabinet of het programma ERTMS robuust genoeg en van voldoende kwaliteit is om te starten met de realisatiefase.

98

**Vraag:**

Hoeveel geld zit er nog in het Beter Benutten Decentraal Spoorfonds, of hoeveel geld wordt er voor de komende jaren nog in gestort?

**Antwoord:**

Op de begroting van het Infrafonds staat nog € 35,344 mln. ter beschikking. Het programma Beter Benutten Decentraal Spoor loopt tot en met 2020 en in die periode zal het volledig resterende bedrag aan de regio's worden uitgekeerd.

99

**Vraag:**

Hoeveel subsidie gaat er gemiddeld naar een reiziger op het hoofdrailnet?

**Antwoord:**

Er gaat vanuit mijn ministerie geen subsidie naar reizigers op het hoofdrailnet. Behoudens een enkele subsidie voor een enkele lijn (zie het antwoord op vraag 116) ontvangt NS eveneens geen subsidie, maar betaalt daarentegen een concessieprijs voor het mogen rijden op het hoofdrailnet.

Wél geef ik de infrastructuurbeheerder ProRail een subsidie van gemiddeld € 1,3 miljard per jaar voor het beheer, onderhoud en vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur. Ik heb geen informatie welk deel daarvan wordt besteed aan het hoofdrailnet of het decentraal spoor.

100

**Vraag:**

Hoeveel subsidie gaat er gemiddeld naar een reiziger op het decentrale spoor?

**Antwoord:**

De concessies voor het decentrale spoorvervoer worden door de provincies en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan (decentrale) (spoor)vervoerders verleend. Het Rijk is bij de concessieverlening voor gedecentraliseerd spoorvervoer geen partij en is dus niet op de hoogte van de afspraken die provincies met decentrale spoorvervoerders maken over het al dan niet verlenen van een subsidie en welk bedrag daar per lijn mee is gemoeid. Een gemiddelde per reiziger kan ik om die reden ook niet geven. Wel is uit een recente inventarisatie gebleken dat de decentrale overheden over 2016 in totaal € 126,9 mln. aan subsidie voor de exploitatie en de compensatie van de gebruiksvergoeding van gedecentraliseerde treindiensten aan de vervoerders hebben uitgekeerd.

101

**Vraag:**

Zijn er voorbeelden waar de taxisector betrokken is bij de hier genoemde door lenM georganiseerde samenwerkingen (platformen en tafels)?

**Antwoord:**

Het door lenM georganiseerde overleg in de spoor- en OV tafels is tussen concessieverleners en –houders. De taxisector is hierin niet vertegenwoordigd; taxivervoer is geen OV volgens de definities van de Wet personenvervoer. De taxisector is wel vertegenwoordigd in overleggen op het snijvlak van taxivervoer en openbaar vervoer, bijvoorbeeld waar het gaat over de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.

102

**Vraag:**

In welke zin past taxivervoer in het hier genoemde rijtje: «sociale veiligheid, toegankelijkheid, OV-chipkaart, taxivervoer en OV-data»? Is taxivervoer niet één van de vervoersmodaliteiten in het openbaar vervoer in plaats van een concessieoverschrijdend onderwerp dat uniform geregeld moet worden?

**Antwoord:**

Taxivervoer is geen openbaar vervoer volgens de definities in de Wet Personenvervoer 2000, en dus niet één van de OV-modaliteiten. Taxivervoer en de andere genoemde onderwerpen hebben overeen dat de verantwoordelijkheid (deels) bij decentrale overheden ligt en dat er tegelijkertijd in het belang van de reiziger landelijk dekkende en uniforme afspraken of regelingen nodig zijn. In de praktijk groeien OV en taxivervoer naar elkaar toe. Bijvoorbeeld door de integratie van het doelgroepenvervoer en OV. In het Toekomstbeeld OV staat deze ontwikkeling naar meer vraag gestuurde mobiliteit beschreven.

103

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe geloofwaardig en betrouwbaar u het klantoordeel sociale veiligheid van NS vindt als u het vergelijkt met de kengetallen sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer?

**Antwoord:**

Om te waarborgen dat de gemeten klanttevredenheid representatief en betrouwbaar is wordt zowel bij NS als bij het stads- en streekvervoer een groot aantal enquêtes onder reizigers afgenomen. Het klantoordeel bij NS geeft een percentage en geen cijfer. In 2016 heeft 87,1% van de reizigers bij NS de sociale veiligheid op stations en in treinen met het cijfer zeven of hoger beoordeeld en in het stads- en streekvervoer betreft het veiligheidsgevoel van reizigers in 2016 tijdens de rit het rapportcijfer 8. Voor een betere vergelijkbaarheid van de cijfers worden op dit moment voorbereidingen getroffen voor volledige aansluiting van NS bij de OV-klantenbarometer (vanaf 2018). De OV-klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het stads- en streekvervoer. Dit jaar is een proefonderzoek gehouden om te bezien of de manier van het meten van klantoordelen in het stads- en streekvervoer ook in NS-treinen kan worden toegepast. De resultaten van dit onderzoek zijn positief evenals de klantoordelen die aan NS zijn gegeven.

104

**Vraag:**

Kunt u de sterke verbetering van het klantoordeel sociale veiligheid in 2016 bij NS verklaren op basis van maatregelen die er zijn getroffen?

**Antwoord:**

In 2016 heeft 87,1% van de reizigers bij NS sociale veiligheid met het cijfer zeven of hoger beoordeeld, tegenover 80,1% in 2015. Vanaf 2015 zijn er maatregelen genomen die mogelijk van invloed zijn op het oordeel sociale veiligheid in 2016. Zoals het versneld sluiten van de OV-chipkaart poorten op diverse stations, het gericht en meer inzetten van medewerkers op locaties en tijdstippen, meer cameratoezicht en een betere samenwerking met politie.

105

**Vraag:**

Telt het niet halen van een overstap door minder dan vijf minuten vertraging mee in de indicator reizigerspunctualiteit?

**Antwoord:**

Ja, dat telt mee voor zover de reiziger daardoor uiteindelijk meer dan 5 minuten later dan in de reisplanner gepland op zijn eindbestemming is aangekomen (zie NS vervoerplan 2017: Vergaderjaar 2016–2017, Kamerstuk 29 984, nr. 697). Hierbij wordt uitgegaan van de officiële reisplanner die twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar is.

106

**Vraag:**

Wat is de verwachting voor het realiseren van het derde spoor in Duitsland die bij de gestelde verwachtingen voor de goederenvervoerbewegingen wordt gehanteerd?

**Antwoord:**

Uit de onlangs aan uw Kamer toegezonden jaarrapportage over 2016 (Bijlage bij Kamerstukken II 2016–2017, 29 984, nr. 727) blijkt dat het aantal goederenvervoerbewegingen tussen Nederland en Duitsland is blijven groeien. Vanwege de bouwwerkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland zijn minder treinen via de grensovergang Zevenaar-Emmerich geleid en meer via de grensovergangen Venlo-Kaldenkirchen en Oldenzaal-Bad Bentheim. Daarmee is het maatregelenpakket dat de Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft geformuleerd om tijdens bouwwerkzaamheden het goederenverkeer ongehinderd doorgang te kunnen laten vinden, effectief gebleken.

In mijn brief van 15 februari 2017 (Kamerstukken II 2016–2017, 22 589, nr. 321) heb ik medegedeeld dat ik rekening houd met een latere opleverdatum van het derde spoor vanwege de nog lopende procedures omtrent bouwvergunningen. In het licht van de positieve ervaringen met het maatregelenpakket van de stuurgroep voorzie ik geen majeure belemmeringen voor een verdere groei in goederenvervoerbewegingen tussen Nederland en Duitsland. Op de omleidingsroutes is vooralsnog voldoende capaciteit beschikbaar om een verdere groei ongehinderd af te wikkelen.

107

**Vraag:**

Kunt u verklaren waarom het totale aantal wekelijkse goederentreinen sinds 2014 steeds verder daalt, terwijl de economische groei en de export in die periode juist is gestegen?

**Antwoord:**

Het betreft hier de daling van het aantal wekelijkse goederentreinen op de Betuweroute en de grensovergang bij Zevenaar. Deze daling wordt echter gecompenseerd door een stijging bij de grensovergangen te Oldenzaal en Venlo als gevolg van het omleiden van treinen vanwege bouwwerkzaamheden ten behoeve van het Derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen. Zie ook het antwoord op vraag 106.

108

**Vraag:**

Kan er worden toegelicht wat de genoemde partijen doen met de genoemde overige subsidies in 2018?

**Antwoord:**

Zoals op pagina 75 van de memorie van toelichting bij de begroting is weergegeven zijn de overige subsidies in 2018 bedoeld voor:

- Bijzondere omleidingskosten voor spoorgoederenvervoer ivm aanleg derde spoor in Duitsland;
- Sociale veiligheid
- Intercity Dordrecht – Breda;
- Bijdrage aan exploitatiekosten RE13 (tussen Venlo en Noordrijn-Westfalen);
- OV-loket;
- Beleidsondersteuning bij ROVER;
- Consumentenplatform Friese Waddenveren;
- Landelijke Klachtenmeldpunt taxi en
- OV Klantenbarometer.

In bijlage 4 van de memorie van toelichting bij de begroting staan verwijzingen naar de subsidieregelingen opgenomen.

109

**Vraag:**

Kan inzichtelijk gemaakt worden waar het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel Openbaar Vervoer en Spoor zitten en welk bedrag dit per post is?

**Antwoord:**

Dit is inzichtelijk gemaakt op pagina 74 in de toelichting bij het onderdeel 16.01 OV en Spoor. Hierin wordt toegelicht dat alle uitgaven volledig juridisch zijn verplicht behalve bij het onderdeel Opdrachten (16.01.01). Voor 2018 is in totaal € 6,382 mln. begroot voor dit onderdeel, waarvan circa de helft juridisch verplicht. In de toelichting op pagina 74 is eveneens aangegeven voor welke activiteiten het niet juridisch verplichte deel is gereserveerd.

110

**Vraag:**

Hoe valt de toename van 8,9 miljoen euro naar 22,7 miljoen euro aan uitgaven aan de HSL-Zuid te verklaren?

**Antwoord:**

De toename wordt verklaard door de verwachte uitgaven voor de realisatie van de geluidsmaatregelen die vanaf 2019 zijn begroot, zie bijgevoegde tabel.

<i>Bedragen x € mln</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Restpunten aanlegproject	3	7	4	3		
Planstudie geluidsmaatregelen	2	2				
Realisatie geluidsmaatregelen		19	14	17	17	
<b>Totaal</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>

111

**Vraag:**

Wat is de achtergrond van de afloop in item 17.02 (Betuweroute) en de nulwaarde voor de jaren 2020 tot en met 2021?

**Antwoord:**

De verwachting is dat de werkzaamheden in het project nazorg Betuwe-route in 2019 afgerond kunnen worden.

112

**Vraag:**

Hoeveel van de gebruikte subsidie van de 13 miljoen euro voor de jaren 2016 t/m 2020 bestaat uit uitvoeringskosten?

**Antwoord:**

De kosten die ProRail maakt voor het uitvoeren van de subsidieregeling bedragen ongeveer € 100.000 per jaar, zodat de totale uitvoeringskosten voor de jaren 2016–2020 € 0,5 miljoen bedragen. Deze kosten komen ten laste van het budget voor de subsidie van € 13 miljoen.

113

**Vraag:**

Hoe wordt de beveiliging bij de NS-stations gealloceerd? Hebben grotere stations meer en frequentere beveiliging dan kleinere stations? Kan worden toegelicht hoe deze afweging wordt gemaakt?

**Antwoord:**

De beveiliging van alle stations in Nederland vindt plaats op basis van een risicoanalyse. In de risicoanalyse worden diverse potentiële risico-scenario's beoordeeld en gewogen, waarbij onder andere gebruik gemaakt wordt van beschikbare informatie over incidenten die hebben plaatsgevonden. De risicoanalyse leidt tot de inschaling van stations in risicoklassen en tot het eventueel treffen van beveiligingsmaatregelen. Dit kunnen zowel fysieke maatregelen als organisatorische maatregelen zijn, zoals het maken van operationele afspraken tussen ProRail, NS, vervoerders en betrokken autoriteiten.

114

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de verhoudingen in marktpositie van het spoorgoederenvervoer en het goederenvervoer over de weg en het water zich de afgelopen vijf jaar ontwikkeld hebben en wat de verwachtingen zijn voor de komende vijf jaar?

**Antwoord:**

In mijn brief van 6 juli 2017 (Kamerstukken II 2016–2017, 29 984, nr. 727) heb ik u enkele onderzoeken naar modal split in het goederenvervoer tussen de regio's Rijnmond en het Noordzeekanaalgebied enerzijds en tussen Duitsland en Italië anderzijds toegezonden. Deze onderzoeken geven een representatief beeld van de ontwikkeling van de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van die over de weg en het water in de periode 2005–2014.

Op het ruimtelijke schaalniveau van heel Nederland zijn de verschuivingen in marktpositie zeer beperkt. In 2005 bedroeg het aandeel spoor ongeveer 3,4 procent tegenover 27,3 procent voor de binnenvaart respectievelijk 69,3 procent voor het wegvervoer. In 2014 is het aandeel spoor toegenomen tot 3,6 procent, het aandeel binnenvaart tot 30,1 procent en het aandeel wegvervoer is afgenomen tot 66,3 procent. Als wordt gekeken naar de afstandsmarkten tot 500 kilometer in het gebied waarin zich de belangrijkste vaarweg van Europa – de Rijn – bevindt, dan is sprake van een modal shift naar het spoor. In de periode 2005–2014 is het aandeel van het spoor met 4,9 procentpunten toegenomen: van 15,0 naar 19,9 procent. In dezelfde periode is het aandeel van de weg en binnenvaart geslonken met –4,1 respectievelijk –0,9 procentpunten.

In genoemde onderzoeken is ook bezien wat een realistisch potentieel voor de goederenstromen is die vanuit geografisch oogpunt in aanmerking komen voor een modal shift van weg naar spoor. De potentiële modal shift via de Betuweroute groeit tot 2050 naar 5 miljoen ton in het lage scenario en 8 miljoen ton in het hoge scenario. Deze uitkomsten moeten worden gezien als een maximum potentieel: een en ander hangt af van marktontwikkelingen, de samenwerking tussen partijen (vervoerder, verlader, logistieke dienstverlener, infrastructuurmanager en overheden) en ontwikkelingen in de aantrekkelijkheid van het treinproduct ten opzichte van vervoersproducten met andere modaliteiten.

115

**Vraag:**

Kunt u een totaaloverzicht geven van de subsidies per intercitylijn en stoptreinlijn voor heel Nederland?

**Antwoord:**

Nee, ik heb geen totaaloverzicht van de subsidies per intercitylijn of stoptreinlijn voor heel Nederland. IenM verleent geen subsidie aan NS als vervoerder op het HRN met uitzondering van de subsidie van in totaal € 3,38 miljoen in 2017 en 2018 voor de Intercity Dordrecht Breda. Zie voor verdere informatie over deze subsidie mijn antwoord op vraag 116. Wat de eventuele subsidies vanuit de decentrale overheden betreft, verwijs ik u naar het antwoord op vraag 100.

116

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom voor de Intercity Dordrecht–Breda subsidie wordt verstrekt en waarom de bedrijfsvoering kennelijk onrendabel is op dit traject?

**Antwoord:**

Deze intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda is tot stand gekomen naar aanleiding van oproepen vanuit de regio en vanuit uw Kamer. Zoals ik heb aangegeven in mijn antwoord van 30 maart 2016 op de Kamervragen van het lid Bruins[1] heb ik na overleg met NS en de regio het besluit genomen om voor twee jaar[2] een intercityverbinding van 1x per uur tussen Dordrecht en Breda te realiseren. Bij dit besluit heb ik zowel de verplichtingen in de concessie (o.a. met betrekking tot het minimum bedieningsniveau van stations) als de inhoud van de motie Hachchi/Smaling[3] meegewogen. Deze verbinding is inderdaad niet rendabel, gezien de lage bezettingsgraad[4]. Gelet op het exploitatietekort, heb ik destijds met partijen de optie van cofinanciering verkend. Regionale partijen bleken daartoe niet bereid, omdat er geen zicht was op een structurele oplossing.

[1] Vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van Handelingen 2139 (2016D13137)

[2] Dienstregeling 2017 en 2018

[3] Vergaderjaar 2015–2016, Kamerstuk 34 300 A, nr. 51

[4] Reizigers tussen Rotterdam en Breda reizen via de HSL en reizigers tussen Dordrecht en Breda kunnen ook 2x per uur met een sprinter reizen. Deze sprinters rijden verder dan Breda (Tilburg, Den Bosch) en zijn voor doorgaande reizigers dus een aantrekkelijker product.

117

**Vraag:**

Op welk moment is momenteel de verwachting dat de internationale verbinding tussen Breda en België gaat rijden?



**Antwoord:**

Zoals eerder aangegeven, heeft NS na de toelating van het materieel 6 maanden nodig om de nieuwe vervoerdienst voor te bereiden voor introductie. NS is momenteel bezig met deze voorbereiding. Naar verwachting gaat de IC Brussel dit voorjaar over de HSL-Zuid rijden.

118

**Vraag:**

Waarom is het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) nog niet in werking getreden? Waar is dat afhankelijk van?

**Antwoord:**

Op 10 februari 2016 heeft in uw Kamer de plenaire behandeling van de wijziging van de Wet luchtvaart voor de invoering van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) plaatsgevonden. Het wetsvoorstel is vervolgens met brede steun van uw Kamer aangenomen. Op 8 maart 2016 heeft ook de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanvaard. Nu is aan de orde de verankering van het stelsel in het bijbehorende Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Met de inwerkingtreding van het LVB zullen maximale aantallen vliegtuigbewegingen per jaar en in de nacht worden opgelegd voor Schiphol. Tot en met 2020 zal er een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar gelden. Voor de behandeling van het LVB is de onderliggende feitenbasis van belang. Deze feiten worden opgenomen in een milieueffectrapport (MER). Al eerder heb ik u bericht dat ik inzicht wil krijgen in de geluideffecten voor het MER indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten met Doc29. Om die reden wordt het MER op dit moment aangevuld met de resultaten van de nieuwe geluidberekeningen die deze zomer zijn gemaakt. Met de inwerkingtreding van het LVB zal het nieuwe normen- en handhavingstelsel formeel van kracht worden.

119

**Vraag:**

Wat is precies de juridische status van de afspraak om tot en met 2020 niet meer dan 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol te hebben? Is dit een vrijblijvende streefwaarde of een strikt plafond?

**Antwoord:**

De basis is een afspraak van alle partijen aan de Alderstafel, die door het kabinet is overgenomen. Met de inwerkingtreding van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) zullen maximale aantallen vliegtuigbewegingen per jaar en in de nacht worden opgelegd voor Schiphol, welke daarnaast in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) juridisch worden vastgelegd. Tot en met 2020 zal er een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar gelden.

120

**Vraag:**

Wat wordt verstaan onder een concurrerend kostenniveau?

**Antwoord:**

Een concurrerend kostenniveau houdt in dat de hoogte van de kosten van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet nadelig is voor de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart en de daaraan verbonden maatschappelijke belangen. Op een groot deel van deze kosten heeft de overheid weinig invloed, bijvoorbeeld op de personeels- en brandstofkosten van luchtvaartmaatschappijen. Andere kosten zoals inspectiekosten, overheidsheffingen, luchthavengelden en kosten voor de luchtverkeersleiding zijn wel volledig of ten dele door de overheid te beïnvloeden. Voor IenM zijn vooral de zogenaamde «aeronautical kosten»



relevant: luchthavengelden, heffingen voor verkeersleiding en overheidsheffingen. In de jaarlijkse benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen worden deze kosten op Schiphol vergeleken met die op grote concurrerende luchthavens in Europa en het Midden-Oosten. Doelstelling is dat het totale niveau van deze kosten op Schiphol niet hoger ligt dan op andere belangrijke luchthavens en in het bijzonder op de belangrijkste concurrerende luchthavens Londen Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle.

121

**Vraag:**

Wat verandert er concreet aan de bereikbaarheid van Schiphol per spoor? Is er ruimte te creëren door met dezelfde middelen de bereikbaarheid te verbeteren?

**Antwoord:**

Uw vraag refereert aan de in de begroting genoemde Actieagenda Schiphol, die in april 2016 aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2015–2016 29 665, nr. 224). Onderdeel hiervan is de verkenning multimodale knoop Schiphol die vorig jaar is gestart. Hiervoor zijn in het Infrafonds middelen gereserveerd.

Ten aanzien van de bereikbaarheid op het spoor zelf geldt het volgende. In het kader van PHS worden er maatregelen genomen om in de periode tot 2028 meer treinen (32 treinen per uur per richting) door de Schipholtunnel te kunnen laten rijden. Dat is voldoende om alle reizigers in die periode van en naar Schiphol te kunnen vervoeren.

Voor de bereikbaarheid van Schiphol per spoor is het oplossen van de problematiek op station Schiphol noodzakelijk. Het MIRT-onderzoek over station Schiphol heeft eerder aangetoond dat er sprake is van transferproblematiek. De capaciteit van de treinperrons, de trappen/roltrappen is onvoldoende om de groeiende stroom aan reizigers te accommoderen. Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat dit een urgent probleem is. De reservering van € 200 mln. vanuit het Rijk (en € 50 mln. voor het beheer en onderhoud) is bestemd om door middel van aanpassing op station Schiphol de bereikbaarheid te vergroten.

122

**Vraag:**

Wanneer wordt het rapport van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) ten aanzien van Schiphol verwacht?

**Antwoord:**

Ik heb van ACM vernomen dat ze verwachten voor het eind van het jaar de betreffende zaak af te ronden.

123

**Vraag:**

Kan inzichtelijk gemaakt worden waar het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel Luchtvaart zit en welk bedrag dit per post is?

**Antwoord:**

Voor een nadere toelichting op het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel wordt verwezen naar de tabel op bladzijde 22 waarin de bestemming van de niet juridisch verplichte uitgaven is opgenomen.

124

**Vraag:**

Hoeveel geld zou de Staat ontvangen als op vliegtickets het belastingtarief van 21% zou worden geheven?

**Antwoord:**

Er is een tweetal vragen gesteld over de opbrengst van heffing van btw over vliegtickets (de vervoersdienst) en de aankoop van kerosine door luchtvaartmaatschappijen. De Minister van Financiën geef mij aan dat het heffen van btw over vliegtickets op grond van de Btw-richtlijn alleen mogelijk is voor zover het vervoer binnen Nederland plaatsvindt. Internationale vluchten zijn niet belast met omzetbelasting. Voor deze vluchten geldt dat zij alleen door Nederland kunnen worden belast voor de afgelegde afstand boven Nederlands grondgebied. Dit is uitvoerings-technisch zeer complex, en daardoor ongewenst omdat per vliegticket berekend moet worden wat de afstand is die boven Nederlands grondgebied is gevlogen. Om dezelfde redenen is het dan ook onmogelijk om vast te stellen wat de opbrengst voor de Staat zou zijn van de btw op vliegtickets.

Kerosine wordt geleverd aan de luchtvaartmaatschappij. Indien een luchtvaartmaatschappij op een Nederlandse luchthaven kerosine afneemt, dan is de kerosine belast met Nederlandse btw, op dit moment 0%. Luchtvaartmaatschappijen hebben over het algemeen volledig recht van aftrek van voorbelasting. Indien de levering van kerosine zou worden belast met 21% btw, dan zal de luchtvaartmaatschappij deze volledig aftrekken als voorbelasting. De opbrengst voor de Staat is dan nul. Het verhogen van de btw tot 21% zal slechts leiden tot een administratieve lastenverzwaring voor de luchtvaartmaatschappijen.

125

**Vraag:**

Hoeveel geld zou de Staat ontvangen als op kerosine voor vliegtuigen het belastingtarief van 21% zou worden geheven?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 124.

126

**Vraag:**

Kan een overzicht worden gegeven van het programma en de planning om te komen tot een nieuwe Luchtruimherindeling?

**Antwoord:**

De herinrichting van het luchtruim is een ingrijpend proces met een groot aantal afhankelijkheden en waarbij een groot aantal stappen zorgvuldig doorlopen moeten worden. Nieuw ontworpen gebieden, routes en procedures moeten immers ook uitgebreid getest en op veiligheid getoetst worden. Ook dienen systemen aangepast en verkeersleiders getraind te worden om een veilige transitie te borgen. Het is dan ook niet realistisch dat een heringericht luchtruim eerder dan 2023 beschikbaar zou kunnen zijn.

Met deze ingewikkelde civiel-militaire opgave heeft het Ministerie van IenM samen met het Ministerie van Defensie en de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties een start gemaakt en zijn eerste stappen gezet. Een grote stap is de realisatie van de colocatie van civiel-militaire verkeersleiding in Nederland per december 2017, waarbij samen op één systeem gewerkt gaat worden. In het hogere luchtruim is de civiele én militaire luchtverkeersdienstverlening sinds de eerste helft van 2017 samengebracht bij MUAC.

De aansluiting op, en samenwerking met, de ons omringende landen is van wezenlijk belang. Mede ter voorbereiding van de op politiek niveau te maken afspraken, voert mijn ministerie, in nauwe afstemming met Defensie en de luchtverkeersleidingsorganisaties, op ambtelijk niveau gesprekken met de buurlanden. Doel is om met de buurlanden overeenstemming te verkrijgen over de contouren en het tijdpad van de herindelings van het luchtruim, rekening houdend met civiele en militaire vereisten. Hiermee wordt de basis gelegd voor de afspraken op politiek niveau met de ons omringende landen.

Op dit moment ronden lenM en Defensie het programmaplan af voor die verdere aanpak, waarin de oplossingsrichtingen, prioriteiten en eerstvolgende stappen zullen worden beschreven. Ook wordt een concreet proces ingericht voor de consultatie van stakeholders waarbij vroegtijdig ruimte is voor de inbreng van voorstellen.

De Kamer zal nauw worden betrokken bij de voortgang van dit programma. De Kamer zal vóór het eind van het jaar nader geïnformeerd worden over de programma aanpak, planning en risicobeheersing van het programma tot herinrichting van het luchtruim. Daarbij zullen met de Kamer ook nadere afspraken worden gemaakt over de verdere betrokkenheid.

127

**Vraag:**

Welke andere initiatieven worden of zijn ondernomen om de luchtvaartsector te vergroenen?

**Antwoord:**

De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan twee besluiten die in 2016 op mondiaal niveau zijn genomen. Daarbij gaat het om een technologische CO<sub>2</sub>-emissie standaard voor vliegtuigen en om een mondiaal emissiereductiesysteem met geplande invoering in 2020. Op nationaal niveau ligt de aandacht op het verder bevorderen van de inzet van duurzame biokerosine door het bijbrengen van vraag en aanbod en door deelname in een stimuleringsprogramma van KLM. Binnen de overheid zelf wordt verder invulling gegeven aan verduurzaming van het reisbeleid door binnen Europa de voorkeur te geven aan de trein voor reisafstanden onder de 500 km en de voorzieningen voor teleconferencing te verbeteren.

128

**Vraag:**

Kunt u aangeven of na realisatie van de projecten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wel voldaan kan worden aan de streefwaarde op de hoofdtransportas voor de passeertijd van sluisen of dat er aanvullende maatregelen nodig zijn?

**Antwoord:**

De verwachting is dat na de realisatie van de sluisen op de corridor Zeeland – Rotterdam, gericht op het verbeteren van de capaciteit, de streefwaarde (de normtijd voor het passeren van de sluis) op de hoofdtransportas wordt gerealiseerd.

129

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de afwikkelingstijd van containers in de Rotterdamse haven zich de afgelopen jaren ontwikkeld heeft en in hoeverre dit een verklaring vormt voor de stagnerende positie van de Rotterdamse haven in de Hamburg-Le Havre range?

**Antwoord:**

Havenbedrijf Rotterdam (HbR) geeft op navraag aan dat de containerterminals in Rotterdam in de jaren 2015 en 2016 hun maximale bezetting van de capaciteit bereikten. Daardoor liep de gemiddelde doorlooptijd per container iets op als gevolg van periodes van congestie. Hierover zijn geen exacte cijfers bekend. Vanaf de 2e helft van 2016 en doorlopend in 2017 is de productiviteit van de nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2 sterk verbeterd zodat de beschikbare terminal capaciteit in totaliteit in Rotterdam is toegenomen. De gemiddelde doorlooptijd per container is gedaald. HbR geeft verder aan dat er geen sprake is van stagnatie van de containeroverslag in Rotterdam en haar positie in de Hamburg – Le Havre range. In de eerste helft van 2017 laat Rotterdam sterke groeicijfers zien. De overslag van de Rotterdamse haven is in deze periode met 3,9% toegenomen, de overslag van containers met 9,3% en het Rotterdamse marktaandeel in het container segment is in de Hamburg – Le Havre range in de eerste helft van 2017 na jaren van stabiele verhoudingen met 2% toegenomen van 29% naar 31%.

130

**Vraag:**

Kan inzichtelijk gemaakt worden waar het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel Scheepvaart en Havens zit, en welk bedrag dit per post is?

**Antwoord:**

Voor een nadere toelichting op het niet juridisch verplichte deel van de uitgaven in het beleidsartikel wordt verwezen naar de tabel op bladzijde 22 waarin de bestemming van de niet juridisch verplichte uitgaven is opgenomen.

131

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel uitstoot van broeikasgassen is voorkomen dankzij de Green Deals (zie ook pagina 113)?

**Antwoord:**

In de Nationale Energieverkenning 2016 (Kamerstuk 30 196, nr. 479) is voor de Green Deals op het gebied van mobiliteit bepaald wat de bijdrage is aan de energiebesparing in petajoule (tabel 4.2) en daarmee aan de CO<sub>2</sub>-reductie. Voor de overige Green Deals kan hier geen kwantitatieve uitspraak over worden gedaan.

132

**Vraag:**

Wat was de broeikasgasuitstoot per sector in 2016 ten opzichte van de broeikasgasuitstoot per sector in 2012?

**Antwoord:**

De bijgaande tabel presenteert de broeikasgasemissies in 2012 en 2016, waarbij 2016 cijfers voorlopige cijfers zijn.

	2012	2016
Energie en Industrie	92	102
Landbouw	26	26
Verkeer	37	35
Gebouwde omgeving	28	24
Overig	12	10
Totaal	195	197

133

**Vraag:**

Wat was in 2012 de verwachting over de huidige CO<sub>2</sub>-prijs?

**Antwoord:**

In 2012 is voor het begroten van de veilingopbrengsten in 2013 uitgegaan van een prijs van 7 euro per ton CO<sub>2</sub>.

134

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle financiële steun die Nederland verleent aan fossiele energie en de fossiele industrie (inclusief fiscale maatregelen, publieke financiering en investeringen door staatsbedrijven)?

**Antwoord:**

Maatregelen vanuit het Rijk waarmee directe of indirecte financiële ondersteuning aan bedrijven wordt gegeven vinden plaats via vele verschillende instrumenten gericht op een breed scala aan sectoren en beleidsterreinen. De doelstellingen die met deze instrumenten worden nagestreefd zijn al even divers en gericht op bijvoorbeeld innovatie, economische ontwikkeling en milieudoelinden. Fossiele energie wordt, in tegenstelling tot hernieuwbare energie, niet gesubsidieerd, ook niet via fiscale maatregelen. Ik verwijs kortheidshalve naar de beantwoording van de Minister van Economische Zaken van 9 mei jl. (Aanhangsel Handelingen 2016/17, nr. 1822 dd 9 mei) over dit onderwerp.

135

**Vraag:**

Welke inspanningen heeft u verricht om een goed werkend European Union Emission Trading Scheme (EU ETS) te realiseren, dat wil zeggen met een significant hogere CO<sub>2</sub>-prijs dan nu het geval is?

**Antwoord:**

Nadat besloten was om tijdelijk minder emissierechten te veilen in 2014, 2015 en 2016, heb ik me ingezet voor een meer structurele maatregel om het overschot aan emissierechten terug te dringen. Deze maatregel is er gekomen in de vorm van de marktstabiliteitsreserve. Hierin vloeit een deel van de te veilen emissierechten in geval van een overschot. Bij de lopende herziening van het ETS voor de periode 2021–2030 heb ik me ingezet voor het vernietigen van overtollige emissierechten. Samen met andere ambitieuze lidstaten heb ik hiertoe in de Milieuraad concrete voorstellen ingediend. Uiteindelijk heeft mede dat ertoe geleid dat is opgenomen dat er vanaf 2024 jaarlijks overtollige rechten uit de marktstabiliteitsreserve worden vernietigd. Om precies te zijn gaat het om alle rechten bóven de hoeveelheid rechten die in het voorafgaande jaar is geveild. Hiermee heb ik zo goed mogelijk invulling gegeven aan de wens van de Kamer om in te zetten op structurele versterking van het ETS (conform o.a. motie Van Veldhoven, Kamerstuk 21501–08, nr. 667).

136

**Vraag:**

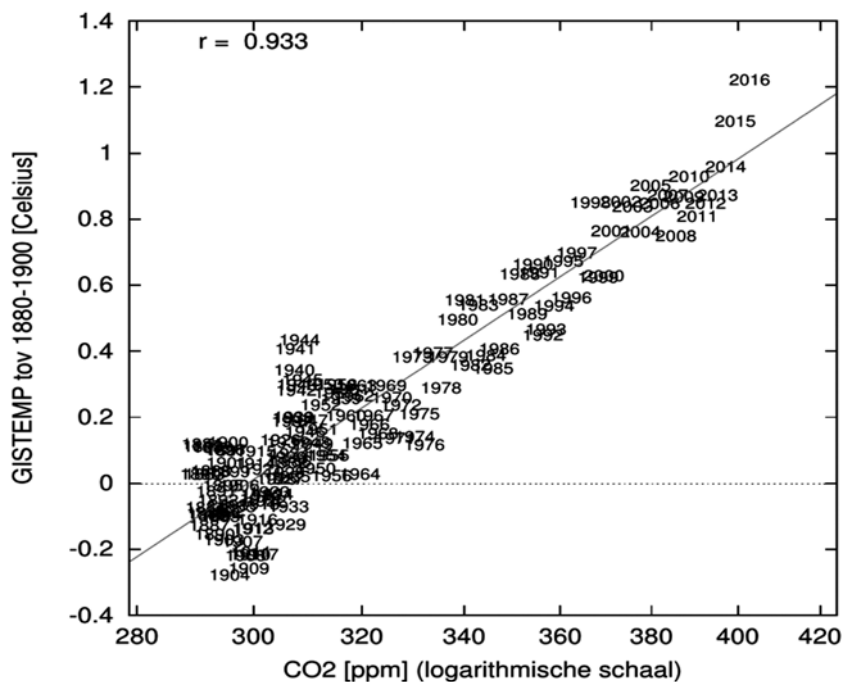
Kunt u in een overzichtelijke grafiek het temperatuurverloop op aarde en de CO<sub>2</sub>-uitstoot weergeven en kunt u daarbij een verklaring geven voor de eerdere temperatuurstijgingen op aarde?

**Antwoord:**

De mondiaal gemiddelde temperatuurstijging van de atmosfeer is gerelateerd aan de cumulatieve uitstoot van CO<sub>2</sub> (en andere broeikas-

gassen) via de toename van de atmosferische CO<sub>2</sub> concentratie. Analyse laat zien dat de sterke toename van de CO<sub>2</sub> concentratie sinds het midden van de 19e eeuw nauw samenhangt met de waargenomen temperatuurstijging, zoals weergegeven in de bijgaande grafiek. De gerealiseerde opwarming is meer dan 1,1 °C (tot en met 2015) en vertoont een sterke statistische samenhang met de (logaritmische) toename van de hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de atmosfeer.

Op langere tijdschalen van miljoenen jaren is de toe- en afname van de wereldgemiddelde temperatuur in hoofdzaak gerelateerd aan verandering van de zonstraling als gevolg van schommelingen in aardas en aardbaan (Milankovitch cycli) resulterend in glaciële en interglaciële perioden, en aan natuurlijke fysische processen (zoals plaattektoniek, vulkanisme, erosie) en biogeochemische cycli. Daarbij zijn warme perioden steeds gepaard gegaan met relatief hoge CO<sub>2</sub> concentraties, die daarbij zowel (mede)oorzaak als gevolg van klimaatveranderingen waren. De hoge huidige CO<sub>2</sub> concentratie is echter niet het gevolg van natuurlijke processen, maar van menselijke uitstoot (de verbranding van fossiele brandstoffen en veranderend landgebruik) en mogelijk de hoogste in 800.000 jaar. Zowel de mate waarin de atmosferische CO<sub>2</sub> concentratie als de temperatuur op aarde stijgt, is vele malen groter dan bij de overgang van een ijstijd naar een interglaciële.



137

**Vraag:**

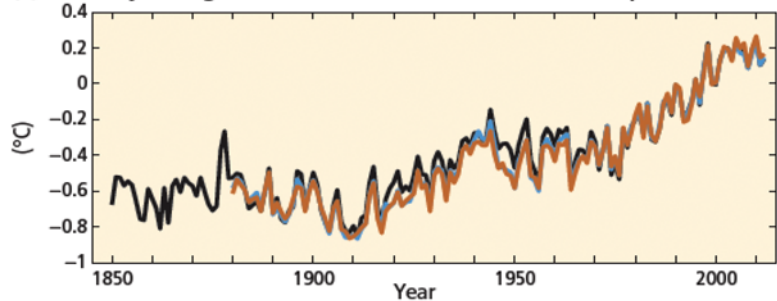
Kunt u in een overzichtelijke grafiek de zeespiegelstijging en het temperatuurverloop op aarde weergeven en kunt u daarbij een verklaring geven waarom de zeespiegelstijging niet overeenkomt met het temperatuurverloop?

**Antwoord:**

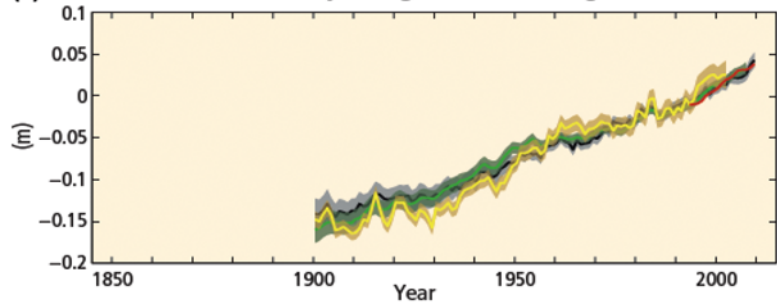
Het synthese rapport van het 5e IPCC Assessment Rapport presenteert figuren die onder meer de relatie tussen de mondiale temperatuuropenaamte en de zeespiegelstijging laten zien voor de afgelopen eeuw. Daaruit wordt duidelijk dat zowel de mondiale gemiddelde temperatuur (figuur a) als de mondiale gemiddelde zeespiegel (figuur b) de afgelopen

eeuw zijn toegenomen. Deze relatie wordt ook fysisch begrepen: hogere temperaturen leiden tot uitzetting van het zeewater en tot het smelten van ijskappen en gletsjers.

(a) Globally averaged combined land and ocean surface temperature anomaly



(b) Globally averaged sea level change



138

**Vraag:**

Kunt u aangeven welke economische kansen vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot biedt en hoeveel subsidie en/of belastinggeld daarmee gemoeid is?

**Antwoord:**

De klimaat- en energietransitie biedt kansen voor diverse partijen. Het biedt kansen voor partijen die nieuwe technologieën ontwikkelen die bijdragen aan het reduceren van CO<sub>2</sub>-emissies, zoals fabrikanten van elektrische laadpalen of elektrische bussen. Maar het biedt ook economische kansen voor partijen die in staat zijn CO<sub>2</sub>-reductie goedkoper te realiseren dan hun concurrenten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het gebruik van nieuwe energiebesparende en/of CO<sub>2</sub>-reducerende technologieën in de energie-intensieve industrie. Het is op dit moment niet mogelijk om aan te geven hoeveel subsidie en/of belastinggeld specifiek gemoeid is met het realiseren van de economische kansen van de klimaat- en energietransitie.

139

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel banen gecreëerd worden door vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en hoeveel banen onder druk staan door vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot?

**Antwoord:**

Door de klimaat- en energietransitie zal er een verschuiving plaatsvinden van banen in vervuilende sectoren naar banen in minder vervuilende sectoren. Voor sommige beroepen betekent dit een afname in de werkgelegenheid. Tegelijkertijd ontstaat er ook extra werkgelegenheid omdat er vraag ontstaat naar nieuwe beroepen. Denk bijvoorbeeld aan de



toenemende vraag naar bouwers van windmolens en mensen die onderhoud aan windmolens kunnen plegen als gevolg van de komst van windenergieparken. In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt over werkgelegenheid en uit de NEV 2016 blijkt dat we op schema liggen om de 15.000 extra netto voltijdsbanen tussen 2014 en 2020 te realiseren.

Uit de op 29 september jl. verschenen PBL studie «Europese doelen voor lucht, klimaat en energie in 2030: gevolgen voor economie en emissies» blijkt dat er in Nederland tot 2030 een verschuiving van enkele tienduizenden banen wordt verwacht, op een totaal van 8 miljoen voltijdsbanen. Om beter zicht te krijgen op de werkgelegenheidseffecten van de klimaat- en energietransitie in de verschillende sectoren en economische regio's, is de SER afgelopen maart gevraagd om een advies uit te brengen over de effecten van deze transitie op de werkgelegenheid.

140

**Vraag:**

Beperkt u zich tot maatregelen die goed zijn voor economie én klimaat en laat u daarmee alle maatregelen die alleen goed voor het klimaat zijn (maar geen of zelfs een negatief effect op de economie hebben) buiten beschouwing?

**Antwoord:**

In het kader van de uitwerking van de Energieagenda worden opties verkend om te voldoen aan de doelstellingen uit het Akkoord van Parijs. Uitgangspunt hiervoor is sturen op CO<sub>2</sub> en het streven naar een tijdige en daarmee geleidelijke transitie. Dit laatste onder meer vanuit de ambitie economische kansen te benutten en schokeffecten in de Nederlandse economie te voorkomen.

141

**Vraag:**

Hoeveel megaton CO<sub>2</sub> is door landbouwactiviteiten in 2015 en 2016 uitgestoten en welk aandeel daarvan is toe te rekenen aan de veehouderij?

**Antwoord:**

De uitstoot in de landbouwsector was zowel in 2015 als in 2016 26 Mton CO<sub>2</sub>eq. Het aandeel van de veehouderij betrof in 2015 13,7 Mton aan niet-energetische emissies. Dit is exclusief de emissies van gebruik van het grasland, omdat cijfers hierover niet apart voor de veehouderij beschikbaar zijn. De energetische emissies zijn voor 2015 in de emissieregistratie niet uitgesplitst, maar in 2014 ging het qua energetische emissies in de veehouderij om 0,4 Mton. Uitgesplitste cijfers voor 2016 zijn nog niet beschikbaar.

142

**Vraag:**

Worden voor de non-ETS-sectoren (de sectoren die niet onder het emissiehandelssysteem vallen) ook per sector een CO<sub>2</sub>-reductiedoel en tijdspad vastgelegd richting 2030 en 2050? Zo ja, zijn deze doelen en transitiepaden terug te vinden in de uitwerking van de Energieagenda en het INEK-voorstel (voor een nationaal energie- en klimaatplan)? Zo nee, op welke wijze wordt CO<sub>2</sub>-reductie in de non-ETS sectoren gerealiseerd buiten de Europese Effort Sharing Regulation om?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven in de Energieagenda, streeft het kabinet naar een geleidelijke en dus tijdige energietransitie richting 2050, waarbij de reductie van CO<sub>2</sub> centraal staat. Dit betekent onder andere dat voor de

ETS-sectoren, de niet-ETS sectoren en de LULUCF-sector in kaart zal worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om de transitie richting 2030 en 2050 op een economisch en maatschappelijk verstandige wijze vorm te geven. De transitiepaden die momenteel ambtelijk worden uitgewerkt, kunnen eventueel een basis bieden voor een verdere uitwerking van de verdeling van de opgave over de verschillende functionaliteiten/sectoren. Het is echter aan een nieuw kabinet om hier besluiten over te nemen.

143

**Vraag:**

Welke concrete resultaten (additionele groei van aantal nulemissie voertuigen, energiebesparing en CO<sub>2</sub>-reductie) zijn gerealiseerd op basis van de brandstofvisie die in 2014 is gepubliceerd?

**Antwoord:**

Het aantal nulemissievoertuigen (elektrisch en waterstof) is in de periode sinds het opstellen van de brandstofvisie in juli 2014 tot en met eind augustus van dit jaar met 12.208 gegroeid van 5.084 naar 17.292.

144

**Vraag:**

Loopt de realisatie van de brandstofvisie in pas met het in het Energieakkoord afgesproken doel om in 2030 niet meer dan 25 megaton CO<sub>2</sub> uit te stoten?

**Antwoord:**

Volgens de Nationale Energie Verkenning 2016 zal de CO<sub>2</sub> uitstoot van het binnenlandse verkeer en vervoer tussen 2015 – 2020 naar verwachting met 4 procent dalen en vervolgens verder afnemen tot 31,5 Mton in 2030. Het lijkt erop dat voor het behalen van de beoogde doelstelling van 25 Mton extra beleid nodig is.

145

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel liter water er nodig is om één liter biodiesel te maken? Gebeurt dit met zoet of zoutwater?

**Antwoord:**

De hoeveelheid water die gebruikt wordt voor één liter biodiesel is sterk afhankelijk van de grondstof waarvan deze biodiesel gemaakt wordt. Biodiesel kan worden gemaakt van landbouwgewassen en uit afvalstromen, zoals gebruikt frituurvet. Vooral de teelt van landbouwgewassen draagt bij aan de watervoetafdruk van biodiesel. Echter dit waterverbruik verschilt per landbouwgewas en hangt af van de lokale teeltomstandigheden van dat gewas. Volgens <http://wfn.project-platforms.com/Reports/Gerbens-Hoekstra-VanderMeer-2009-WaterFootprint-Bioenergy.pdf> is het gemiddelde waterverbruik voor soja en raapzaad 14.000 liter per liter biodiesel en voor jatropa 20.000 liter per liter. In Nederland wordt biodiesel gebruikt die gemaakt is van gebruikt frituurvet of dierlijke vetten categorie I en II. Daarover zijn geen gegevens gevonden, maar waarschijnlijk is de hoeveelheid waterverbruik per liter biodiesel van deze grondstoffen zeer laag.

146

**Vraag:**

Is het correct geïnterpreteerd dat tegenvallend emissiereductiebeleid gecorrigeerd wordt met nieuw beleid, maar dat tegenvallende resultaten die niet te wijten zijn aan beleid worden opgevangen met overschot uit

andere sectoren? Is de verwachting dat er in de andere sectoren overschot is reëel? Waar is deze inschatting op gebaseerd?

**Antwoord:**

Dat is correct. Volgens de NEV 2016 komt het cumulatieve overschot voor de niet-ETS sectoren over de periode 2013–2020 uit op circa 120 Mton.

147

**Vraag:**

Waarom zijn de waarden voor het voorgenomen beleid in 2020 voor de sectoren «CO<sub>2</sub> gebouwde omgeving» en «Overige CO<sub>2</sub> broeikasgassen landbouw» hoger dan de bijbehorende emissieplafonds, zoals te zien is in de tabel «Sectorale niet-ETS emissieplafonds voor 2020 (in megaton CO<sub>2</sub>-equivalenten)»? Hoe zal er nader worden gestuurd op het verder terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in deze sectoren, als nu al duidelijk is dat met het voorgenomen beleid niet zal worden voldaan aan de emissieplafonds?

**Antwoord:**

De genoemde emissieplafonds zijn vooral van belang voor het voldoen aan het nationale emissiereductiedoel voor sectoren die niet onder het ETS vallen (m.n. in landbouw, transport, de bebouwde omgeving en lichte industrie). Voor de uitstoot in deze sectoren is een bindend nationaal reductiedoel voor 2020 vastgesteld dat per lidstaat verschilt. Uit de NEV 2016 blijkt dat Nederland ruimschoots aan het totale doel voor 2020 voldoet. Er is – voor het behalen van het 2020 doel – dus geen reden om strikt op de sectorale emissieplafonds te sturen.

148

**Vraag:**

Op welke wijze wordt, zowel op nationaal als EU-niveau, naar verdere afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot voor nieuwe voertuigen gestreefd na 2021?

**Antwoord:**

Op EU niveau zijn CO<sub>2</sub>-normen een bewezen effectief en efficiënt middel. De Europese Commissie zal in november dit jaar met een voorstel komen voor nieuwe, aangescherpte normen voor de tijd na 2021. In de aankomende onderhandelingen in de Raad zet Nederland in op strenge normen die de transitie naar nul emissie voertuigen onomkeerbaar maken en versnellen. Omwille van kosteneffectiviteit dient nationaal beleid complementair te zijn aan het EU-beleid. Zowel fiscale als niet fiscale prikkels zijn denkbaar. Het is aan een nieuw kabinet om te bepalen welke nationale stimulering het beste past bij de ontwikkeling van emissievrij en zeer zuinig rijden na 2021.

149

**Vraag:**

Welke verklaring kan worden gegeven voor het feit dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's in Nederland tot 2016 sterk daalde, maar nu weer is toegenomen?

**Antwoord:**

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's is in Nederland tot 2016 – onder meer als gevolg van fiscale prikkels – sneller gedaald dan in de rest van Europa. Uit onderzoek van onder meer TNO en de Algemene Rekenkamer is echter gebleken dat de kosteneffectiviteit van deze fiscale prikkels zeer laag was. Om die reden heeft het kabinet besloten per 2017 de CO<sub>2</sub>-afhankelijkheid van het stelsel van auto gerelateerde belastingen te verminderen en meer in te zetten op de transitie naar emissievrij rijden. Dit kan bijdragen aan een tijdelijke lichte toename van de gemiddelde

CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's, maar ook economische ontwikkelingen kunnen een rol spelen bij de ontwikkelingen in de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het aantal nulemissie auto's stijgt in 2017 sneller dan in voorgaande jaren. Gelet op de marktsituatie waarbij in de komende jaren het aanbod van betaalbare nulemissie voertuigen met een acceptabele range fors zal toenemen, is het de verwachting dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot de komende jaren weer gaat dalen.

150

**Vraag:**

Welke invloed heeft het voorgenomen wetsvoorstel met betrekking tot brandstoffen op de ontwikkeling van de verplichting hernieuwbare energie in vervoer (in procenten)?

**Antwoord:**

Het ontwerp-Besluit energie vervoer (bijlage bij KST 34 717, nr.5) behoort bij de voorgenomen wetswijziging. Dit ontwerp-Besluit is op 12 juni 2017 aan uw Kamer gestuurd. Hierin is voor 2020 een verplichting hernieuwbare energie in vervoer van 16,4% opgenomen.

151

**Vraag:**

Wanneer verwacht u dat de nieuwe Europese CO<sub>2</sub>-uitstootnormen voor personenauto's van kracht worden? Is het aannemelijk dat na 2021 ook voor 2025 en 2030 normen worden vastgesteld?

**Antwoord:**

De Europese Commissie zal in november met een voorstel komen voor nieuwe, aangescherpte normen voor de tijd na 2021. Het is aannemelijk dat er een norm komt voor halverwege de jaren twintig en ook een voor 2030. In de aankomende onderhandelingen in de Raad zet Nederland in op strenge normen in 2025 en 2030, die de transitie naar nulemissie voertuigen versnellen en onomkeerbaar maken. De Kamer wordt hierover geïnformeerd door middel van een bnc-fiche na publicatie van het Commissievoorstel.

152

**Vraag:**

Welke plannen zijn denkbaar om het wagenpark sneller te vernieuwen en tegelijkertijd schoner te laten worden? Heeft u plannen voor inruilpremies, of gezamenlijke (overheid/dealer) kortingen bij aanschaf?

**Antwoord:**

Er zijn verschillende plannen denkbaar om het wagenpark sneller te vernieuwen en tegelijkertijd schoner te maken. Aangrijpingspunt voor mogelijke maatregelen is om enerzijds de verkoop van nieuwe, schone auto's te versnellen en anderzijds om het rijden in de oude, meest vervuilende tegen te gaan.

Maatregelen voor de versnelde instroom van schonere, nieuwe voertuigen zijn:

- Intensivering van de Europese normstelling voor de emissies van nieuwe auto's door aanscherping van bestaande normen, verbetering van de testmethoden en introductie van nieuwe testmethoden waarbij in de praktijk op de weg wordt gemeten.
- Subsidies en fiscale stimulering voor de versnelde marktintroductie van nulemissieauto's of van auto's die eerder dan verplicht aan scherpere Europese normen voldoen.

- Afspraken met gemeenten en bedrijven over de inzet van de meest schone voertuigen, zoals het convenant over Zero Emissie Stadslogistiek of als onderdeel van vergunningen- en aanbestedingsbeleid.
- Aanpassing van nationale regelgeving, waardoor alleen de meest schone voertuigen onder een bepaalde, bevoordeelde voertuigcategorie worden verstaan.
- Aanbestedingen voor openbaar vervoer met vereisten voor de meest schone voertuigen, zoals de transitie aanpak zero emissie busvervoer.
- Het inperken van de verkoop van restantvoorraden van nieuwe voertuigen die niet meer aan de verplichte emissie-eisen voldoen.
- Het afschaffen van fiscale regelingen in de MRB en de BPM voor bijvoorbeeld bestelauto's, taxi's en andere voertuigen of inperken van deze regelingen tot alleen nulemissieauto's.
- Het afschaffen van de BPM waardoor nieuwe auto's goedkoper worden en eerder tot de aankoop van een nieuwe auto zal worden overgegaan.

Maatregelen voor de versnelde uitstroom van de meest vervuilende, oude voertuigen zijn:

- Afspraken met gemeenten over het weren van sterk vervuilende, oude auto's, zoals een convenant over milieuzones, eventueel in combinatie met een compensatieregeling.
- Subsidies voor het slopen van een oude, sterk vervuilende auto, eventueel in combinatie met de aankoop van een nieuwe schone auto, zoals slooppremies.
- Fiscale ontmoediging van het gebruik en het bezit van oude, sterk vervuilende auto's, zoals door invoering van de MRB-toeslag voor oude vervuilende dieselauto's met een hoge fijnstofuitstoot, die in 2019 ingaat.

Van belang bij het sneller vernieuwen en tegelijkertijd schoner maken van het voertuigpark is om de verbinding te leggen met de klimaat- en energietransitie naar duurzame mobiliteit, in het bijzonder in relatie tot de introductie van elektrisch vervoer. Om deze transitie naar elektrische mobiliteit te bevorderen zijn middelen gereserveerd op de begroting en worden elektrische voertuigen tot en met 2020 fiscaal gunstig behandeld. Ter uitvoering van de motie Ronnes c.s. (TK 30 196, nr. 531) over het gericht inzetten van de resterende middelen uit de compensatieregeling milieuzonering is met EVO/Fenedex en betrokken gemeenten (Utrecht, Rotterdam en Amsterdam) overeengekomen dat in 2018 € 1 miljoen in gelijke mate wordt verdeeld onder de drie gemeenten met milieuzones voor bestelauto's en dat die gemeenten in overleg met EVO/Fenedex zorgdragen voor een regeling zodat de middelen op de juiste plaats terecht komen.

153

**Vraag:**

Klopt de uitspraak dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland in de periode tussen 2010 en 2016 sterk is gedaald nog wel? Zijn deze cijfers gecorrigeerd na bekendwording van het Volkswagen «sjoemelsoftware»-schandaal? Zo nee, blijft de kwalificatie «sterk gedaald» overeind gezien de nieuwe cijfers? En wat zijn die nieuwe cijfers?

**Antwoord:**

Het «sjoemelsoftware»-schandaal heeft te maken met de uitstoot van NO<sub>x</sub>. De uitstoot van CO<sub>2</sub>, die één op één gekoppeld is aan het brandstofverbruik, wordt hierdoor in beginsel niet beïnvloed. Tests hebben uitgewezen dat de CO<sub>2</sub>-waarde tijdens de typegoedkeuringstest niet of nauwelijks verandert na het toepassen van de software update. Voertuigen hebben derhalve geen aangepaste CO<sub>2</sub>-waarde in de

typegoedkeuring gekregen. De kwalificatie «sterk gedaald» blijft dus overeind.

154

**Vraag:**

Worden het concept en het definitieve nationaal energie- en klimaatplan (INEK) voorgelegd aan de Kamer alvorens bij de Europese Commissie ingediend te worden? Zo ja, zal dit in de vorm van een wetsvoorstel gebeuren en wat is dan de planning? Zo nee, hoe gaat het verdere indieningstraject dan verlopen?

**Antwoord:**

Het uitgangspunt van het kabinet is dat het concept en definitieve Integraal Nationaal Energie- en Klimaatplan (INEK) breed geconsulteerd worden alvorens deze worden ingediend bij de Europese Commissie. Publieke consultatie en consultatie met buurlanden voorafgaand aan indiening bij de Europese Commissie is een vereiste in het voorstel voor de governance verordening. Het ligt voor de hand dat ook uw Kamer hierbij wordt betrokken. Het moment van het indienen van het concept en het definitieve INEK is nog onderdeel van de lopende onderhandelingen. Afhankelijk van het besluit over deze data, zal het proces van consultatie en indiening van het concept INEK mogelijk tegelijkertijd moeten plaatsvinden. Het streven van het Estse Voorzitterschap is om in december 2017 een algemene oriëntatie over het voorstel voor governance voor de Energie Unie te bereiken. Mogelijk zal dan meer duidelijkheid komen over de aanlevermomenten. Een besluit over de precieze vorm en het verdere proces, inclusief de wijze waarmee uw Kamer wordt betrokken, wordt aan een volgend kabinet gelaten.

155

**Vraag:**

Welke aanvullende maatregelen zijn op korte termijn realiseerbaar, mocht uit de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 blijken dat de verwachte 25% CO<sub>2</sub>-reductie voor 2020 toch niet gehaald wordt?

**Antwoord:**

Ik wil niet vooruitlopen op de publicatie van de NEV 2017. Zoals in diverse kamerbrieven is aangegeven was de verwachting in de NEV 2016 dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland in 2020 23% lager zou zijn dan in 1990. Door het volledig behalen van de doelen van het Energieakkoord wordt naar verwachting 4 Mton extra CO<sub>2</sub>-reductie in 2020 gerealiseerd ten opzichte van de verwachtingen in de NEV 2016. Hierdoor wordt 25% broeikasgasreductie bereikt in 2020 ten opzichte van 1990, zoals het Urgenda-vonnis vereist. Mocht uit de NEV 2017 blijken dat de uitvoering niet op koers ligt, dan zullen aanvullende maatregelen getroffen worden, waarbij sluiting van de jaren »90 kolencentrale die geen bij- en meestook van duurzame biomassa gaat toepassen in beeld komt.

156

**Vraag:**

Welke aanvullende maatregelen worden genomen, mocht uit de (NEV) 2017 blijken dat de door de rechtbank opgelegde 25% reductie van broeikasgassen niet in 2020 gerealiseerd zal worden?

**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar het antwoord zoals gegeven op vraag 155. Ik wil niet vooruitlopen op de publicatie van de NEV 2017. Zoals in diverse kamerbrieven is aangegeven was de verwachting in de NEV 2016 dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland in 2020 23% lager zou zijn dan in 1990. Door het volledig behalen van de doelen van

het Energieakkoord wordt naar verwachting 4 Mton extra CO<sub>2</sub>-reductie in 2020 gerealiseerd ten opzichte van de verwachtingen in de NEV 2016. Hierdoor wordt 25% broeikasgasreductie bereikt in 2020 ten opzichte van 1990, zoals het Urgenda-vonnis vereist. Mocht uit de NEV 2017 blijken dat de uitvoering niet op koers ligt, dan zullen aanvullende maatregelen getroffen worden, waarbij sluiting van de jaren »90 kolencentrale die geen bij- en meestook van duurzame biomassa gaat toepassen in beeld komt.

157

**Vraag:**

Is verkend welke Nederlandse inspanning vereist is om de wereldwijde temperatuurstijging tot 1,5 graden Celsius te beperken?

**Antwoord:**

In het besluit bij de Overeenkomst van Parijs is het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) verzocht zich te buigen over de effecten van het streven naar 1,5 graad Celsius opwarming en de daaraan gerelateerde mondiale emissiepaden en hierover in 2018 een rapport uit te brengen. Verder heeft het PBL in november 2016 het rapport «Wat betekent het Parijsakkoord voor het Nederlandse langetermijn-klimaatbeleid?» gepubliceerd. Daarin is een temperatuurstijging met 1,5 graden Celsius vertaald in een mondiaal koolstofbudget en emissiereductiepad. Het rapport concludeert dat op basis van de aannahme van gelijke wereldwijde emissie per hoofd in 2050 een 1,5 graden streven voor Nederland overeenkomt met een reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van meer dan 100% procent in 2050 en 47% in 2030.

158

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom u in hoger beroep gaat tegen de Urgenda-uitspraak en tegelijkertijd wel voornemens bent om aanvullende maatregelen te nemen indien de door Urgenda afgedwongen 25% reductie niet gehaald wordt?

**Antwoord:**

Het vonnis is uitvoerbaar bij voorraad verklaard. Dat houdt in dat het vonnis moet worden uitgevoerd, hangende het hoger beroep. Dus zolang er geen uitspraak is in hoger beroep, zal het kabinet alle benodigde maatregelen nemen om uitvoering te geven aan het vonnis. Voorts is het kabinet van mening dat de rechter in de uitspraak een verkeerde interpretatie heeft gegeven aan enkele internationale verdragen. Deze interpretatie zou precedentwerking kunnen hebben en daarom wil het kabinet hier een uitspraak van een hogere rechter over hebben. Daarnaast bevatte de uitspraak een aantal feitelijke onjuistheden, die in het hoger beroep ook aan de orde worden gesteld.

159

**Vraag:**

Heeft u intern in uw ministerie een verkenning uitgevoerd of uit laten voeren van verschillende beleidsopties om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren?

**Antwoord:**

Hier wordt in het kader van de ambtelijke uitwerking van de Energie-agenda aan gewerkt door onder meer de Ministeries van Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Infrastructuur en Milieu, ondersteund door ECN en PBL.



160

**Vraag:**

Welke keuzes en/of verschuivingen in posten liggen ten grondslag aan de afname in uitgaven op de post Tegengaan klimaatverandering na 2019?

**Antwoord:**

De afname na 2019 in de uitgaven op de post Klimaatverandering is, zoals in de toelichting bij de 1e supplettoire begrotingswet (TK 2016–2017, XII, 34 730, nr. 2) werd aangegeven, te verklaren uit de dalende reeks van de toegevoegde middelen voor de post Duurzame Brandstofvisie.

161

**Vraag:**

Op welke wijze wordt geanticipeerd op de miljardenuitgaven die de komende decennia naar verwachting nodig zullen zijn in het klimaatbeleid?

**Antwoord:**

In het kader van de uitwerking van de Energieagenda worden voor de verschillende functionaliteiten transitiepaden uitgewerkt. Bij het uitwerken van de transitiepaden ontstaat ook een eerste beeld van de mogelijke kosten van de klimaat- en energietransitie. Het is aan een nieuw kabinet om keuzes voor het in te zetten beleidsinstrumentarium te maken. Deze keuzes zijn bepalend voor de vraag waar de kosten uiteindelijk neerslaan. Ik wil daarbij benadrukken dat de klimaat- en energietransitie niet alleen geld kost, maar ook economische kansen biedt en de kracht van de Nederlandse economie en samenleving kan versterken.

162

**Vraag:**

Welke keuzes en/of verschuivingen in posten liggen ten grondslag aan de afname in uitgaven aan het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) na 2018?

**Antwoord:**

Het betreft hier het budget vanuit lenM voor maatwerkopdrachten, d.w.z. opdrachten met een specifiek (beleids)doel en een tijdelijk karakter. Dit budget maakt geen onderdeel uit van de basisfinanciering van het KNMI. De omvang van de maatwerkopdrachten vanuit lenM fluctueert van jaar tot jaar, afhankelijk van de behoefte aan de expertise van het KNMI op specifieke projecten. De afname na 2018 ontstaat met name door het aflopen van een driejarige maatwerkopdracht met een omvang van 178k euro per jaar voor co-creatie en landing van wetenschappelijke kennis in beleid, waarbij wordt gefocust op onderzoeksprojecten m.b.t. water en adaptatie.

163

**Vraag:**

Hoe wordt verklaard dat de begrote ontvangsten op het artikel Klimaat de komende jaren niet stijgen, terwijl het Europese beleid inzake het EU-ETS is gericht op een stijging van de CO<sub>2</sub>-prijs?

**Antwoord:**

De begrote ontvangsten worden bepaald door zowel de verwachte prijs van emissierechten als de hoeveelheid te veilen emissierechten. In de begroting wordt uitgegaan van een geleidelijke stijging van de prijs van emissierechten. Het plafond in het ETS gaat echter ook geleidelijk omlaag, waardoor het aantal te veilen emissierechten en daarmee uiteindelijk de totale uitstoot daalt. Bovendien worden emissierechten vanaf 2019 in de marktstabiliteitsreserve opgenomen wanneer in een bepaald jaar het

totale aantal emissierechten een bepaalde drempel overschrijdt. Deze rechten worden pas geveild als er geen overschot van emissierechten meer op de markt is.

164

**Vraag:**

Wat is het verschil tussen de geraamde ontvangsten en de daadwerkelijke opbrengsten van verkochte ETS-rechten geweest in 2015 en in 2016?

**Antwoord:**

In 2015 was de opbrengst 20 miljoen euro hoger dan begroot. In 2016 was de opbrengst 46 miljoen euro lager dan begroot. Dit hangt samen met de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-prijs in het ETS gedurende deze jaren.

165

**Vraag:**

Hoeveel (semi-)elektrische auto's, deelauto's en publiek toegankelijke laadpalen stonden er begin 2017 geregistreerd in Nederland?

**Antwoord:**

Begin 2017 waren er 113.732 (semi-)elektrische stekker auto's (dus exclusief HEV's), 30.697 deelauto's waarvan 4% met een stekker, 30.733 (semi) publiek toegankelijke laadpunten (1 paal is 2 punten). De cijfers elektrisch vervoer inclusief laadpunten worden maandelijks gepubliceerd op de website van RVO.nl.

166

**Vraag:**

Wat is het effect van de nieuwe brandstoffenmix op de prijzen aan de pomp?

**Antwoord:**

Het is lastig om hier met enige zekerheid uitspraken over te doen. Uit onderzoek van Cambridge Econometrics in opdracht van het ministerie blijkt dat de automobilist in 2021 ten opzichte van 2007 gemiddeld € 340,- per jaar aan brandstofkosten zal besparen. Dit onderzoek is op 18 juni 2015 aan uw Kamer verstuurd (als bijlage bij de Tussenbalans Groene Groei, Kamerstuk 33 043, nr. 42).

167

**Vraag:**

Welk percentage van het openbaar vervoer valt inmiddels onder emissieloos vervoer?

**Antwoord:**

In 2017 zijn alle treinen van de NS op groene stroom gaan rijden en daarmee emissieloos geworden. Momenteel is ongeveer 3 procent van de Nederlandse OV bussen emissieloos, dit aandeel stijgt met elke nieuwe aanbesteding. Op 15 april 2016 is het landelijk bestuursakkoord «Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus» getekend. Daarin is afgesproken dat partijen ernaar streven dat vanaf 2030 het busvervoer volledig uitstootvrij is aan de uitlaat en gebruik maakt van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.

168

**Vraag:**

Welk percentage van het wagenpark bestaat uit emissieloze personenauto's? Welk percentage van het wagenpark bestaat uit hybride personenauto's?

**Antwoord:**

Het percentage emissieloze personenauto's is 0,21% (inclusief waterstof), peildatum 1 januari 2017.

Het percentage stekker hybrides (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) is 1,2%, het percentage batterij hybrides (zonder stekker, Hybrid Electric Vehicle, HEV) is 1,6%, totaal is 2,8% van de personenauto's hybride elektrisch. Peildatum 1 januari 2017, bron: CBS.

169

**Vraag:**

Welk percentage van de vrijstelling voor nulemissieauto's is terecht gekomen bij de huishoudens met de laagste 10% aan inkomen? Hoeveel is dat voor de inkomensgroep met de 10% daaropvolgend laagste inkomen? Kan dit voor deze regeling per deze stappen van 10% voor alle huishoudens worden uitgesplitst?

**Antwoord:**

Voor nulemissieauto's geldt tot en met 2020 een vrijstelling van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), motorrijtuigenbelasting (MRB) en een korting op de bijtelling bij privégebruik van een auto van de zaak. Er is geen koppeling tussen inkomensgroepen en deze regelingen voor nulemissieauto's en plug-in hybride auto's beschikbaar. De gevraagde uitsplitsing naar inkomensgroepen kan dan ook niet worden verstrekt. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat emissievrij rijden nog niet voor alle inkomensgroepen even toegankelijk is. De aanschafprijs van nulemissieauto's is op dit moment vaak een stuk hoger dan de prijs van de conventionele tegenhanger. Ook is het aanbod van relatief goedkope nulemissieauto's in de lagere voertuigsegmenten op dit moment nog beperkt. De markt van emissievrij rijden is echter sterk in ontwikkeling. De verwachting is dat het aanbod van betaalbare nulemissieauto's de komende jaren zal worden uitgebreid. Zodra de markt van nulemissieauto's zich verder ontwikkelt zullen deze auto's dan ook voor steeds meer Nederlanders bereikbaar worden.

170

**Vraag:**

Welk percentage van de korting op de bijtelling voor nulemissieauto's is terecht gekomen bij de huishoudens met de laagste 10% aan inkomen? Hoeveel is dat voor de inkomensgroep met de 10% daaropvolgend laagste inkomen? Kan dit voor deze regeling per deze stappen van 10% voor alle huishoudens worden uitgesplitst?

**Antwoord:**

Voor nulemissieauto's geldt tot en met 2020 een vrijstelling van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), motorrijtuigenbelasting (MRB) en een korting op de bijtelling bij privégebruik van een auto van de zaak. Er is geen koppeling tussen inkomensgroepen en deze regelingen voor nulemissieauto's en plug-in hybride auto's beschikbaar. De gevraagde uitsplitsing naar inkomensgroepen kan dan ook niet worden verstrekt. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat emissievrij rijden nog niet voor alle inkomensgroepen even toegankelijk is. De aanschafprijs van nulemissieauto's is op dit moment vaak een stuk hoger dan de prijs van de conventionele tegenhanger. Ook is het aanbod van relatief goedkope nulemissieauto's in de lagere voertuigsegmenten op dit moment nog beperkt. De markt van emissievrij rijden is echter sterk in ontwikkeling. De verwachting is dat het aanbod van betaalbare nulemissieauto's de komende jaren zal worden uitgebreid. Zodra de markt van nulemissieauto's zich verder ontwikkelt zullen deze auto's dan ook voor steeds meer Nederlanders bereikbaar worden.

171

**Vraag:**

Welk percentage van het halftarief voor plug-in hybride auto's is terecht gekomen bij de huishoudens met de laagste 10% aan inkomen? Hoeveel is dat voor de inkomensgroep met de 10% daaropvolgend laagste inkomen? Kan dit voor deze regeling per deze stappen van 10% voor alle huishoudens worden uitgesplitst?

**Antwoord:**

Voor nulemissieauto's geldt tot en met 2020 een vrijstelling van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), motorrijtuigenbelasting (MRB) en een korting op de bijtelling bij privégebruik van een auto van de zaak. Er is geen koppeling tussen inkomensgroepen en deze regelingen voor nulemissieauto's en plug-in hybride auto's beschikbaar. De gevraagde uitsplitsing naar inkomensgroepen kan dan ook niet worden verstrekt. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat emissievrij rijden nog niet voor alle inkomensgroepen even toegankelijk is. De aanschafprijs van nulemissieauto's is op dit moment vaak een stuk hoger dan de prijs van de conventionele tegenhanger. Ook is het aanbod van relatief goedkope nulemissieauto's in de lagere voertuigsegmenten op dit moment nog beperkt. De markt van emissievrij rijden is echter sterk in ontwikkeling. De verwachting is dat het aanbod van betaalbare nulemissieauto's de komende jaren zal worden uitgebreid. Zodra de markt van nulemissieauto's zich verder ontwikkelt zullen deze auto's dan ook voor steeds meer Nederlanders bereikbaar worden.

172

**Vraag:**

Wat kost de plaatsing van één publieke laadpaal?

**Antwoord:**

Het Nationaal Kennisplatform publieke Laadinfrastructuur (NKL) maakt jaarlijks een online toegankelijke benchmark van de kosten van publieke laadinfrastructuur (zie [nkl.nl](http://nkl.nl)). De kosten bestaan uit de eenmalige kosten per paal en de periodieke kosten per paal per jaar, daarnaast zijn er nog de kosten per kWh. Het gaat om een inschatting van de kosten, die per locatie en gemeente nog sterk kunnen verschillen. Naast de kosten, zijn er opbrengsten door de verkoop van energie. Voor 2016 is er door het NKLeen inschatting gemaakt voor de kosten. Zie hiervoor de tabel.

Dit najaar zal het NKL een nieuwe benchmark publiceren.

De Rijksbijdrage laadinfrastructuur is momenteel 300 euro per laadpaal (150 euro per laadpunt). Daarnaast worden de snellaadpunten en ongeveer 30% van de publieke punten zonder Rijksbijdrage geplaatst. Het NKL schat in dat de business case voor publieke laadinfrastructuur voor 2020 gemiddeld rendabel zal zijn vanwege de toenemende opbrengsten en afnemende kosten door schaalvergroting en standaardisatie van de paal en het plaatsingsproces.

Kosten laadpalen

Enmalige kosten per paal	Kosteninschatting 2016
1. Aanschafprijs publieke laadpaal (3x25A, 2 sockets)	€ 1.400
2. Locatiebepaling (locatie & nemen verkeersbesluit)	€ 550
3. Aansluitkosten netbeheerder	€ 655
4. Inrichting parkeervak	€ 450
5. Plaatsingskosten aannemer	€ 400
	€ 3.455

Eenmalige kosten per paal	Kosteninschatting 2016
Periodieke kosten per paal/jaar	
6. Periodieke kosten netaansluiting 3X25A	€ 210
7. Communicatiekosten	€ 75
8. Verzekeringspremie (schade)	€ 25
9. Onderhoud / reparatie	€ 275
10. Service bij gebruikersproblemen	€ 25
	€ 610

173

**Vraag:**

Hoeveel publieke laadpalen zijn er vorig jaar geplaatst? Hoeveel publieke laadpalen worden er komend jaar geplaatst?

**Antwoord:**

Vorig jaar zijn er 4.373 publieke laadpunten (1 paal is 2 punten), 3.929 semipublieke laadpunten en 147 snellaadpunten (publiek en semipubliek) geplaatst, in totaal 8.449 punten.

Op basis van de plannen die bekend zijn in het kader van de Rijksbijdrage laadinfrastructuur verwachten overheden middels concessies in 2018 een kleine 6.000 nieuwe publieke laadpunten (3.000 palen) te realiseren. De afgelopen jaren werden de snellaadpunten en ongeveer 30% van de publieke laadpunten zonder Rijksbijdrage geplaatst.

174

**Vraag:**

Hoeveel publieke laadpalen zijn er in totaal in Nederland? Wat is de gemiddelde afstand tussen publieke laadpalen? Kan de dekking landelijk in kaart worden gebracht?

**Antwoord:**

Er zijn 14.329 publieke (24/7 openbaar toegankelijk), 15.696 semi-publieke punten (beperkt openbaar toegankelijk) en 758 snellaadpunten, in totaal 30.783 punten (1 paal is 2 punten).

De dichtheid is 0,6 (semi) publieke laadpunten per km<sup>2</sup> en 0,02 snellaadpunten per km<sup>2</sup>. Bron: IEA (2017).

De website oplaadpalen.nl geeft inzicht in de landelijke dekking, de website evbenchmark.overmorgen.nl geeft een inschatting van de dekking op basis van verwachte groei tot en met 2020.

175

**Vraag:**

Hoeveel laadpalen zijn er vorig jaar op privéterrein geplaatst? Hoeveel laadpalen worden er komend jaar op privéterrein geplaatst? Hoeveel privélaadpalen zijn er in totaal in Nederland?

**Antwoord:**

Op privéterrein zijn in 2017 ongeveer 21.000 laadpunten geplaatst (1 paal is 2 punten). Dit aantal is geschat op basis van onderzoek in 2012 en extrapolatie van het geregistreerde aantal elektrische voertuigen.

Hoeveel laadpalen er in 2018 op privéterrein worden geplaatst, zal sterk afhankelijk zijn van de verkoop van stekkerauto's in 2018. Volgens een ruwe schatting zorgt toename van 10.000 extra elektrische auto's voor ongeveer 10.000 nieuwe laadpunten.

De inschatting is dat er momenteel 75.000 laadpunten op privéterrein zijn in Nederland. Deze inschatting is gedaan op basis van onderzoek in 2012

en extrapolatie op basis van het aantal geregistreerde elektrische voertuigen.

176

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de opdrachten die zijn gegeven om klimaatverandering tegen te gaan?

**Antwoord:**

De opdrachten onder artikel 19.01.01 van de begroting van Infrastructuur en Milieu die worden gegeven om klimaatverandering tegen te gaan, zijn gericht op de ondersteuning van en om uitvoering te geven aan het SER Energieakkoord, de uitvoering van de Duurzame brandstoffenvisie en ondersteuning van decentrale overheden bij het realiseren van de klimaat- en energiedoelstellingen.

Nederland realiseert de klimaat- en energietransitie alleen als alle partijen – burgers, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en Rijk – bereid en in staat zijn, ieder vanuit eigen verantwoordelijkheid en kunde, hieraan bij te dragen. IenM probeert dit op verschillende manieren te faciliteren, o.a. via het organiseren van de Nationale Klimaatop, via de Nederlandse Klimaatcoalitie, het sluiten van Green Deals en het ontwikkelen van specifieke instrumenten, zoals de Klimaatmonitor.

In de beleidsdoorlichting van artikel 19 die in 2018 wordt uitgevoerd en waarover u per brief van 13 september jl. (Kamerstuk 32 861, nr. 24) bent geïnformeerd, zal meer specifiek worden ingegaan op de verschillende opdrachten die hieronder vallen en hun doelmatigheid en effectiviteit.

177

**Vraag:**

Wat is van de verstrekte subsidies onder 19.01.02 terechtgekomen? Welke uitkomsten, resultaten en leerpunten heeft dit opgeleverd?

**Antwoord:**

In de beleidsdoorlichting van artikel 19 die in 2018 zal worden uitgevoerd en waarover u onlangs per brief van 13 september jl. (Kamerstuk 32 861, nr. 24) bent geïnformeerd, zal specifiek worden ingegaan op de verstrekte subsidies die onder 19.01.02 vallen en zullen deze worden beoordeeld op doelmatigheid en effectiviteit.

178

**Vraag:**

Hoeveel ETS-rechten zijn het afgelopen jaar verkocht? En in 2010, in 2015 en in 2016?

**Antwoord:**

Tot nu toe heeft Nederland dit jaar 25 miljoen ETS-rechten verkocht. In 2010 heeft Nederland 8 miljoen ETS-rechten verkocht. In 2015 en 2016 zijn respectievelijk 24 miljoen en 27 miljoen ETS-rechten verkocht.

179

**Vraag:**

Hoeveel beschikbare ETS-rechten zijn niet verkocht in de jaren 2010, 2015, 2016 en 2017? Welke bedragen zijn hiermee gemoeid?

**Antwoord:**

Alle beschikbare ETS-rechten zijn verkocht. De opbrengst in 2010 bedroeg voor Nederland 15 miljoen euro. De opbrengst in 2015 bedroeg

188 miljoen euro. In 2016 bedroeg de opbrengst 145 miljoen euro. In 2017 is de opbrengst van de tot op heden geveilde ETS-rechten 124 miljoen euro.

180

**Vraag:**

Indien gesneden moet worden in de verwachte bijdragen en contributies, welke keuzes stelt u zelf voor? Wat is het resultaat van deze bijdragen en contributies? Is het een automatisme dat jaarlijks voldaan wordt? Welke posten zijn terug te schroeven of te annuleren indien dat van u gevraagd wordt?

**Antwoord:**

De verwachte bijdragen en contributies volgen grotendeels uit het lidmaatschap van het betreffende verdrag of organisatie. De hoogte van de bijdrage of contributie wordt niet automatisch jaarlijks voldaan maar – afhankelijk van de frequentie van de besluitvormende vergadering bij dat verdrag of de organisatie – bij besluit vastgesteld op basis van het werkprogramma voor het secretariaat van het betreffende verdrag of organisatie dat door de partijen wordt overeengekomen. Met de bijdrage of contributie worden de kosten gedekt van de uitvoering of ontwikkeling van het betreffende verdrag of organisatie, zoals het faciliteren van de benodigde internationale bijeenkomsten, verwerken van de rapportages, ondersteuning van landen, onderzoek, etc. De tabel op pagina 106 van de memorie van toelichting op de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018 (kamerstuk 34 775 XII, nr. 2) geeft een overzicht van de bijdragen en contributies die voortvloeien uit het lidmaatschap van verdragen of organisaties.

Een kleiner gedeelte (ca 25%) van het budget wordt besteed voor het verstrekken van incidentele bijdragen en vrijwillige bijdragen aan organisaties voor specifieke activiteiten die het internationaal milieubeleid van het Ministerie van IenM ondersteunen. Deze bijdragen worden jaarlijks, op basis van de beleidsprioriteiten van IenM, vastgesteld, zoals de bevordering van de transitie naar een koolstofarme samenleving, een circulaire economie, of het veilig beheer van afval en chemicaliën. Het gaat bijvoorbeeld om specifieke internationale beleidsstudies waarin IenM een deel van de financiering voor zijn rekening neemt, zoals het Emissions Gap Report van UNEP dat laat zien hoe de klimaatinspanningen van landen en niet-statelijke actoren zich verhouden tot het Parijsakkoord, gerichte samenwerking in multi-stakeholder partnerschappen (met landen, internationale organisaties zoals UNEP en de Wereldbank en het bedrijfsleven), zoals in de Zero Emissions Vehicles Alliance gericht op samenwerking en kennisuitwisseling met koplopers om de beweging richting emissieloos verkeer te versnellen, het Internationaal Waterstof Panel gericht op samenwerking en kennisuitwisseling over waterstof als alternatieve brandstof, de Climate and Clean Air Coalition, gericht op het bevorderen van kennisuitwisseling en concrete maatregelen ter vermindering van de uitstoot van roet en methaan, die zowel bijdragen aan klimaat en luchtkwaliteit.

Indien moet worden gesneden in de verwachte bijdragen en contributies ligt het voor de hand om de incidentele en vrijwillige bijdragen te verminderen, rekening houdend met het feit dat in enkele gevallen meerjarige samenwerking is aangegaan voor een periode van 3 jaar.

181

**Vraag:**

Met hoeveel procent is de CO<sub>2</sub>-prijs gedaald of gestegen sinds 1 januari 2012?



**Antwoord:**

Alleen voor het emissiehandelssysteem is sprake van een expliciete CO<sub>2</sub>-prijs. De ETS-prijs was op 1 januari 2012 ongeveer 7 euro. De afgelopen weken is de prijs weer rond de 7 euro gekomen. In de tussenliggende jaren was er zowel sprake van een lagere als van een hogere prijs.

182

**Vraag:**

Waaruit bestaan de «nieuwe geluidsregels die worden ondergebracht in de Omgevingswet»? Wat zijn/waren de oude?

**Antwoord:**

Alle bestaande regels voor geluid zoals die nu zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (H11 Wm; geluidproductieplafonds) en uitvoeringsregelgeving worden vervangen door nieuwe regels in de Omgevingswet en de daarbij behorende uitvoeringsregelgeving. De Wet geluidhinder bevat regels en normen voor het geluid afkomstig van decentrale infrastructuur en industrielaawaai, de geluidnormering voor woningbouw en regels ten aanzien van de geluidsanering. Deze regels zullen wijzigen bij overbrenging naar de Omgevingswet, zoals uiteengezet bij brief van 7 oktober 2015 (Kamerstukken II, 2015/16, 28 663, nr. 64). De geluidregels ten aanzien van de rijksinfrastructuur (weg en spoor) zijn met de introductie van geluidproductieplafonds in 2012 reeds herzien, en met het daaraan gekoppelde saneringsprogramma (MJPG) ondergebracht in H11 Wm. Uitgangspunt is dat de huidige regels in de Wm beleidsneutraal overgebracht worden naar de Omgevingswet.

183

**Vraag:**

Op welke manier zal de uitvoering van maatregelpakketten in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het Actieplan Luchtkwaliteit ruimte scheppen voor nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid?

**Antwoord:**

Uit de jaarlijkse monitoring van het NSL blijkt dat de luchtkwaliteit in de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Er resteert nog een aantal knelpunten in enkele binnensteden en in sommige regio's waar veel veehouderijen zijn. In mijn brief van 22 september 2017 met betrekking tot het vonnis van de rechtbank in de zaak van Milieudefensie over luchtkwaliteit (Kst 30 175, nr. 256) heb ik aangegeven dat ik samen met de decentrale overheden met een aanvullend plan kom op de bestaande maatregelen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren. Dit draagt tevens bij aan mijn ambitie om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, waarbij gezondheid meer centraal wordt gesteld in het luchtkwaliteitsbeleid en ruimte te houden voor infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid.

184

**Vraag:**

Waarom worden er alleen kengetallen gegeven van emissies luchtverontreinigende stoffen door verkeer en wegvervoer en blijven andere emissies (houtstook/industrie/buitenland) onvermeld? Welk gedeelte ammoniak (NH<sub>3</sub>) of niet-methaan vluchtige organische stof (NMVOS) wordt uitgestoten door verkeer?

**Antwoord:**

Omdat deze bron relatief veel bijdraagt aan de luchtverontreiniging en de klimaatverandering in Nederland is verkeer en vervoer – op verzoek van uw Kamer – apart vermeld in zowel artikel 19 als in artikel 20.

In het kader van het Gothenburg-protocol wordt voor veel meer sectoren gedetailleerd gerapporteerd ([http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative\\_Inventory\\_Report\\_2017\\_Emissions\\_of\\_transboundary\\_air\\_pollutants\\_in\\_the\\_Netherlands\\_1990\\_2015](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative_Inventory_Report_2017_Emissions_of_transboundary_air_pollutants_in_the_Netherlands_1990_2015)). Tabel 4.5 (pagina 60) laat zien dat de uitstoot van het wegverkeer van ammoniak (NH<sub>3</sub>) in 2015 4.2 kiloton was (totaal: 128 kton). Het wegverkeer stootte 24 kton niet-methaan vluchtige organische stof (NMVOS) uit (totaal: 139 kton).

185

**Vraag:**

Wat is in de tabel «Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010 en 2014, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton» het verschil tussen de kolom Raming voor 2030 en de kolom Herziening NEC-richtlijn (National Emission Ceilings)? Hoe komt het dat de waarden voor NH<sub>3</sub>, PM 2,5 en (NMVOS) in deze twee kolommen zo verschillend zijn?

**Antwoord:**

De raming is de uitstoot van de verschillende luchtverontreinigende stoffen die het PBL in 2030 verwacht op basis van vastgesteld en voorgenomen beleid. De kolom «Herziene NEC-Richtlijn» is afgeleid van de reductieverplichtingen (reductiepercentage ten opzichte van het basisjaar 2005) en geeft aan welke hoeveelheid niet overschreden mag worden in het kader van die Europese Richtlijn. De afwijkende waarden voor NH<sub>3</sub>, PM 2.5 en NMVOS in deze kolommen betekenen dat Nederland deze reductiedoelstellingen ruimschoots lijkt te halen.

186

**Vraag:**

Klopt het dat de grenswaarde voor NH<sub>3</sub> in de herziene NEC-richtlijn in 2020 stijgt ten opzichte van 2010? Wat is de reden voor het verhogen van deze waarde?

**Antwoord:**

De herziene NEC-richtlijn leidt er toe dat Nederland in 2020 meer ammoniak mag uitstoten dan sinds 2010 het geval is. Volgens de NEC-richtlijn geldt voor Nederland sinds 2010 een emissieplafond van 128 kiloton. Bij de herziening van de NEC-richtlijn is in Europees verband overeengekomen een andere systematiek te gebruiken voor het vaststellen van de maximaal toegestane uitstoot, door niet langer uit te gaan van een absolute doelstelling in de vorm van een nieuw emissieplafond maar van een relatief doel in de vorm van een reductieverplichting. Zoals vastgelegd in de herziene EU NEC-Richtlijn van december 2016, geldt voor Nederland vanaf 2020 een reductieverplichting voor ammoniak van 13 procent ten opzichte van 2005. Op basis van de gerapporteerde ammoniakemissie voor 2005 betekent dit dat vanaf 2020 maximaal 135 kiloton ammoniak mag worden uitgestoten.

187

**Vraag:**

Welke acties worden er ondernomen in het kader van roetfilters, katalysatoren et cetera? Wat betekent dit voor auto-eigenaren?

**Antwoord:**

Met ingang van 1 oktober 2017 is een nieuw verbod op het verwijderen van emissiebeheersingssysteem ingevoerd. Dit verbod geldt niet alleen voor roetfilters, maar ook voor onder meer driewegkatalysatoren en systemen om de uitstoot van stikstofoxiden door dieselauto's terug te brengen. Bij dieselpersonenauto's vanaf 2011, dieselbestelauto's vanaf

2012 en dieselvrachtauto's vanaf 2014 mag een door de fabrikant gemonteerd roetfilter niet worden verwijderd. Bij dieselauto's van vóór deze data mag het filter wel worden verwijderd, mits dit aan de RDW wordt doorgegeven voor registratie in het kentekenregister. Dit heeft dan wel consequenties voor de hoogte van de MRB die door de voertuigeigenaren wordt betaald. Met ingang van 2019 wordt voor dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's van particulieren een toeslag van 15% op de MRB geheven indien de uitstoot van fijnstof hoger is dan 5 mg/km. Hiervan is sprake als een dieselauto geen roetfilter heeft. Voor een gemiddelde dieselpersonenauto in de gewichtsklasse 1.350–1.450 kilogram betekent dat een verhoging van € 225 per jaar. Voor dieselbestelvoertuigen van ondernemers wordt de verhoging gemiddeld € 62 per jaar. Ook de handhaving en de APK worden aangepast. De periode vanaf inwerkingtreding op 1 oktober 2017 tot 20 mei 2018 wordt als een overgangperiode beschouwd, waarin voertuigeigenaren kunnen zorgen voor een goedwerkend roetfilter indien het roetfilter is verwijderd. In deze periode worden roetfiltercontroles uitgevoerd tijdens verkeerscontroles, waarbij een waarschuwing kan worden gegeven. Met ingang van 20 mei 2018 wordt in Nederland een visuele controle van roetfilters in de APK ingevoerd. Bij voertuigen die door de fabrikant van een roetfilter zijn voorzien moet het roetfilter aanwezig zijn en niet duidelijk defect. Daarnaast wordt er gewerkt aan invoering van een roetfiltercontrole in de APK, waarbij daadwerkelijk de werking van het roetfilter wordt gecontroleerd.

188

**Vraag:**

Hoeveel geld is er in totaal beschikbaar in 2018 om de circulaire economie aan te jagen?

**Antwoord:**

Het aanjagen van de circulaire economie gebeurt door uitvoering van het programma Nederland Circulair in 2050. De opgenomen maatregelen zijn telkens opgedeeld in twee categorieën. De maatregelen onder de categorie «Wat al gedaan wordt» zijn, voor zover die onder de verantwoordelijkheid van lenM vallen, gedekt in artikel 21 van de begroting van lenM. Nagenoeg het hele artikel (in 2018 ca. € 18 mln.) draagt hier aan bij. Inspanningen van andere departementen vallen onder hun eigen begrotingen.

Het verder aanjagen staat in de categorie «Wat we nog gaan doen» en betreft de uitvoering van de transitieagenda's die afgesproken zijn in het Grondstoffenakkoord. Hiervan is het financieel beslag nog niet bekend omdat de transitieagenda's pas in november van dit jaar worden afgerond. De middelen zijn hiervoor derhalve nog niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2018.

189

**Vraag:**

In hoeveel gemeenten is, of wordt de komende jaren, een heffing ingevoerd op het ophalen van restafval (het zogenaamde diftar)? Welke bedragen vragen deze gemeenten voor het inzamelen van restafval?

**Antwoord:**

In 2016 had 44% van de gemeenten diftar. In 2015 was dit nog 41%. De afvalbeheerskosten in gemeenten met diftar bedroegen in 2016 gemiddeld € 206 per huishouden. In gemeenten zonder diftar bedroegen de afvalbeheerskosten gemiddeld € 270 per huishouden. Onlangs is een enquête uitgevoerd onder gemeenten naar de maatregelen die zij de komende jaren willen treffen om de doelen te halen voor huishoudelijk afval (maximaal 100 kg per persoon per jaar in 2020 en 30 kg per persoon

per jaar in 2025). Op basis van deze enquête werd duidelijk dat ca. 10% van de gemeenten serieus nadenkt over de invoering van diftar in de periode tot en met 2020.

190

**Vraag:**

Welk percentage van het ingezamelde plastic komt terecht in de verbrandingsoven?

**Antwoord:**

In 2015 kwam er 477 kton kunststofverpakkingen op de markt. Daarvan werd 153 kton ingezameld bij huishoudens. Daarvan is 122 kton afgeleverd voor recycling. 31 kton is afgeleverd voor energieteerugwinning. Dit komt neer op 20%.

Daarnaast werd door bedrijven 121 kton kunststofverpakkingen ingezameld en aangeboden voor recycling. Daarmee werd in 2015 in totaal 243 kton kunststofverpakkingen voor recycling aangeboden. Dit is 51% van de 477 kton kunststofverpakkingen die in 2015 op de markt kwam.

Deze cijfers komen uit de monitoringsrapportage van Stichting Afvalfonds Verpakkingen en zijn op 11 juli 2016 aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 28 694, nr. 133).

191

**Vraag:**

Welk percentage van het ingezamelde plastic wordt hoogwaardig gerecycled? Kunnen voorbeelden worden gegeven van de nieuwe bestemming van deze kunststoffen?

**Antwoord:**

51% van het plastic verpakkingsafval wordt gerecycled. Er bestaat geen definitie van hoogwaardige recycling. Voorbeelden van toepassingen gerecycled plastic zijn: PET-flessen, kleding, tapijt, meubels, stofzuigers, kinderwagens en auto-onderdelen.

192

**Vraag:**

Welk percentage van het ingezamelde gescheiden afval, dat wil zeggen plastic, papier en groente-, fruit- en tuinafval (gft), wordt in gemeenten die een heffing hebben ingevoerd op het restafval alsnog verbrand? Is hier een onderscheid te maken met gemeenten die geen heffing op het restafval hebben?

**Antwoord:**

Er bestaan geen statistieken over de hoeveelheden afval die verbrand worden na gescheiden inzameling voor papier en groente-, fruit- en tuinafval. Daarmee is dus ook niet bekend wat het verschil is tussen gemeenten die wel versus geen heffing hebben ingevoerd op restafval. Het deel van het ingezamelde plastic verpakkingsafval dat bij een verbrandingsoven wordt aangeboden, bedraagt 20%. Ook daarbij is geen onderscheid te maken tussen gemeenten met en zonder een heffing voor restafval.

193

**Vraag:**

Welk percentage van het totale zwerfafval betreft plastic dat via de pilot Schoon Belonen is ingezameld?

**Antwoord:**

De pilot Schoon Belonen is het initiatief van Stichting Afvalfonds Verpakkingen, VNG en Natuur & Milieu. De pilot loopt tot eind dit jaar en zal door de partijen worden geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie zal ik, zoals toegezegd aan de Kamer, betrekken in de brede evaluatie van het verpakkingendossier. Op dit moment zijn er nog geen resultaten bekend. De verandering in het aantal flesjes en blikjes dat wordt aangehouden in het zwerfvuil wordt conform verzoek van de Kamer in opdracht van Rijkswaterstaat gemonitord. Ook deze resultaten zijn op dit moment nog niet bekend.

Er zijn geen gegevens over de totale hoeveelheid zwerfafval in Nederland. Daarnaast merk ik op dat Schoon Belonen zich richt op zwerfafvalpreventie en ook flesjes en blikjes inzamelt die nooit onderdeel van het zwerfafval zijn geweest.

194

**Vraag:**

Welk percentage van het verbrande restafval is afkomstig uit het buitenland? Kan dit worden uitgesplitst in de verschillende landen?

**Antwoord:**

In 2015 werd er 7,6 Mton afval in Nederlandse AVI's verbrand. Daarvan was 1,7 Mton, ofwel 22% afkomstig uit het buitenland. Dit afval is hoofdzakelijk (80–85%) afkomstig uit Groot-Brittannië. Verder wordt er afval ingevoerd vanuit Duitsland, België, Ierland en Italië.

195

**Vraag:**

Hoeveel ton van het totale afvalaanbod is afkomstig van bedrijven en hoeveel ton van huishoudens?

**Antwoord:**

Het totale afvalaanbod in Nederland (exclusief verontreinigde grond, baggerspecie en radioactief afval) bedraagt iets minder dan 60 Mton per jaar. Daarvan is ongeveer 8,4 Mton afkomstig van huishoudens. De rest is bedrijfsafval afkomstig uit o.a. de industrie, bouw, kantoren, winkels, landbouw, waterzuivering, energieproductie etc.

196

**Vraag:**

Met hoeveel is de omvang van het huishoudelijk afval afgenomen?

**Antwoord:**

Volgens de laatste gegevens is de hoeveelheid huishoudelijk restafval (inclusief vergelijkbaar bedrijfsafval) in 2015 met ongeveer 240 kton afgenomen ten opzichte van 2014.

197

**Vraag:**

Met hoeveel is de omvang van het bedrijfsafval toegenomen?

**Antwoord:**

Volgens de laatste gegevens is de hoeveelheid bedrijfsafval (inclusief bouw- en sloopafval) die in 2015 de economie heeft verlaten met ongeveer 165 kton toegenomen ten opzichte van 2014. De oorzaak hiervoor is vooral de toegenomen economische groei.

198

**Vraag:**

Kunt u aangeven of u het laten betalen voor inleveren van afval zoals bij diftar bevorderlijk vindt voor het doel van het landelijk afvalplan om afvalscheiding te bevorderen en kunt u daarbij ook ingaan op de enorme toename van het zwerfafval in de gemeenten waar het diftar-systeem is ingevoerd?

**Antwoord:**

Analyse van de prestaties van gemeenten rond afvalscheiding laat zien dat de invoering van diftar een sterke impuls is voor burgers om beter na te denken over hun afvalscheiding met als gevolg een betere scheiding van het afval en minder restafval.

Uit vergelijking tussen gemeenten is niet gebleken dat met de invoering van diftar de hoeveelheid zwerfafval substantieel toeneemt. Wel is er sprake van een gewenningsperiode. Na die periode is er geen aantoonbare toename te zien van de hoeveelheid zwerfafval.

199

**Vraag:**

Wat vindt u van het rapport van het Centraal Planbureau (CPB) waarin gesteld wordt dat het scheiden van plastic onnodig duur is en vrijwel niets oplevert, omdat het vaak toch in de verbrandingsoven beland?

**Antwoord:**

De hoeveelheid ingezameld plastic is de afgelopen jaren sterk gegroeid. In 2015 werd 51% van de kunststofverpakkingen gerecycled. Daarmee loopt Nederland op kop. Burgers, gemeenten en bedrijfsleven hebben hieraan bijgedragen. Recycling van kunststoffen draagt ertoe bij dat we energie en CO<sub>2</sub> besparen en zwerfafval en plastic soep in onze rivieren en oceanen wordt teruggedrongen.

In het CPB-rapport wordt niet gesteld dat het scheiden van plastic onnodig duur is en vrijwel niets oplevert. Wel stelt het CPB dat van een aantal stromen ingezameld plastic (de mixed stroom en de folies) de marktprijs laag of zelfs negatief is, en met de opbrengsten de kosten voor inzameling niet kunnen worden gedekt. Voor de zuivere monostromen van plastic is er een markt; die hebben een positieve waarde. Volgens het CPB kunnen de kwaliteit van het gerecyclede kunststof en daarmee de toepassingsmogelijkheden al bij de huidige technieken worden verbeterd. Ook nieuwe technologische ontwikkelingen kunnen de kwaliteit van het gerecyclede kunststof verder verbeteren en de kosten reduceren. Deze visie deel ik. De Raamovereenkomst Verpakkingen wordt op dit moment geëvalueerd. Ik zal daarin met partijen nieuwe afspraken maken die onder andere tot doel hebben de technologische mogelijkheden beter te benutten en nieuwe innovaties te stimuleren, zodat de kwaliteit van de kunststofstromen en daarmee hun afzetmogelijkheden kunnen verbeteren. Ik zal uw Kamer dit najaar nader informeren over de evaluatie van de Raamovereenkomst. Daarbij zal ik ook het CPB-rapport betrekken.

200

**Vraag:**

Wat is de reden dat de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie verlaat is gestegen ten opzichte van 2015 en op welk niveau verwacht u te zitten in 2018?

**Antwoord:**

De hoeveelheid Nederlands afval die in 2015 de economie heeft verlaten, was nagenoeg vergelijkbaar met de hoeveelheid in 2014. Er was dan ook eerder sprake van stabilisatie dan van een stijging. Een duidelijke afname is zichtbaar bij de hoeveelheid huishoudelijk restafval en een toename bij

de hoeveelheid bedrijfsafval. Bij bedrijfsafval gaat het met name om een toename van de hoeveelheid bouw- en sloopafval. De verwachting is dat de hoeveelheid huishoudelijk restafval (en vergelijkbaar bedrijfsafval) de komende jaren verder zal afnemen door het gevoerde beleid binnen die doelgroep. Op dit moment is nog niet te voorzien waar dat netto toe leidt in 2018. Met name het aantrekken van de economische groei kan, via een toename van de hoeveelheid bouw- en sloopafval, een dempend effect hebben op de dalende trend van de totale hoeveelheid afval.

201

**Vraag:**

Wanneer kunnen de resultaten van de hoeveelheid afval dat de economie verlaat over 2016 verwacht worden?

**Antwoord:**

De hoeveelheid afval die de economie verlaat, wordt jaarlijks bepaald op basis van het onderzoek dat de Werkgroep Afvalregistratie (WAR) verricht naar alle verbrandingsinstallaties en stortplaatsen in Nederland. De rapportage over 2016 wordt uiterlijk in november van dit jaar verwacht.

202

**Vraag:**

Welk percentage van de totale inkoop door overheden voldoet aan de criteria van maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI)? Hoe heeft het aandeel dat conform deze criteria is ingekocht zich de afgelopen tien jaar ontwikkeld?

**Antwoord:**

Tot 2010 is gemonitord hoe vaak overheden milieucriteria gebruikten bij hun inkoop. Uit deze monitoring bleek dat overheden in steeds meer gevallen minimumcriteria gebruiken in hun uitvraag. Tegelijkertijd gaf dit onvoldoende beeld van de daadwerkelijk gedane inkopen. Daarom is deze vorm van monitoring losgelaten. De door u gevraagde kwantitatieve informatie over de afgelopen jaren is daarmee niet beschikbaar. In plaats daarvan is met het plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 2015 – 2020 de stap gezet naar een effectievere aanpak, die minder is gericht op de inzet van minimumcriteria, maar juist op professionalisering, stimulering van ambities en Europese samenwerking. Ik heb uw Kamer hierover eerder geïnformeerd (Kamerstuk 30 196, nr. 358). Als onderdeel van dit plan van aanpak wordt een nieuwe systematiek van benchmarking en monitoring ontwikkeld. Doel hiervan is om beter inzicht te geven in de daadwerkelijk gedane maatschappelijk verantwoorde inkopen door overheden en in de bereikte effecten. Over de benchmark heb ik u eerder per brief geïnformeerd (Kamerstuk 26 485, nr. 249). Daarnaast werkt het RIVM dit jaar een methodiek uit van steekproefsgewijze monitoring, waarbij ook wordt gekeken naar de effecten op onder meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. De eerste rapportage op basis van de benchmark en monitoring samen is gepland in de loop van 2018.

203

**Vraag:**

Kan het totaal aan duurzame inkoop worden uitgesplitst naar de verschillende overheden?

**Antwoord:**

Zie antwoord op vraag 202. Op dit moment zijn hierover geen kwantitatieve cijfers beschikbaar. In de toekomst is dit met de nieuwe monitoring in principe wel mogelijk.



204

**Vraag:**

Wat is de reden dat de werkelijke hoeveelheid afval (grafiek 3) ten opzichte van 1995 niet is gedaald?

**Antwoord:**

De totale hoeveelheid afval is tussen 1995 en 2000 toegenomen van ongeveer 50 Mton naar iets meer dan 60 Mton. Sindsdien is er sprake van een stabilisering, ondanks de netto groei van het BBP in de afgelopen jaren (zie grafiek 3). Groei van het BBP kan leiden tot een toename van de hoeveelheid afval; van dit laatste is hier geen sprake.

205

**Vraag:**

Hoeveel procent van het gebruikte hout bij de rijksoverheid, bijvoorbeeld in het kantoormeubilair, is momenteel duurzaam (en is daarmee gecertificeerd)?

**Antwoord:**

Het is niet mogelijk om een exact percentage te geven over hoeveel van al het in het verleden gebruikte hout bij de rijksoverheid duurzaam is. Wel kan ik melden dat de doelstelling van het inkoopbeleid van de rijksoverheid is om 100% duurzaam hout in te kopen. Hiervoor dient het hout aantoonbaar aan de daarvoor gestelde duurzaamheidscriteria te voldoen. Eerder informeerde ik uw Kamer over de resultaten van de toepassing van duurzaam hout in projecten van de rijksoverheid met het toezenden van het rapport «Van bos tot bouwplaats» (Kamerstuk 30 196, nr. 385). Uit dat rapport bleek dat in bijna alle van de 10 onderzochte aanbestedingen duurzaam hout is uitgevraagd. In mijn brief heb ik aangekondigd dat RWS en het RVB aanvullende steekproeven zullen doen. Bij RWS worden deze steekproeven in de vorm van project-audits uitgevoerd in samenwerking met Stichting Probos.

206

**Vraag:**

Wat zijn de resultaten van de Green Deal Recreatie in 2016 en 2017 geweest?

**Antwoord:**

Op een aantal recreatieterreinen lopen praktijkcases om meer ervaring met en kennis over diverse niet-chemische beheermethoden op te doen. Deze worden benut door de deelnemende partijen in de kennisoverdracht aan hun leden. In de Green Deal Recreatie is afgesproken dat met ingang van 2020 in beginsel geen gewasbeschermingsmiddelen op recreatieterreinen meer zullen worden gebruikt.

207

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle Green Deals waarin u participeert en tot wanneer deze Green Deals lopen?

**Antwoord:**

Momenteel zijn in totaal 217 Green Deals afgesloten, waarvan nog 75 in uitvoering zijn. De website [www.greendeals.nl](http://www.greendeals.nl) bevat veel informatie en achtergronden over de Green Deal aanpak en individuele Green Deals. Onder de link <http://www.greendeals.nl/green-deals/overzicht-green-deals/> is onder meer aangegeven welke Green Deals er zijn, wat hun looptijd is en wat mijn betrokkenheid en inbreng is.

208

**Vraag:**

Hoe kan de schommeling in uitgaven aan de post Duurzaamheidsinstrumentarium tussen 2016, 2017 en 2018 worden verklaard?

**Antwoord:**

In 2017 wordt vanuit artikel 19 bijgedragen aan het onderwerp Circulaire Economie. Daarnaast heeft er in de jaren 2017 en 2018 een herschikking plaatsgevonden, omdat middelen niet als een opdracht maar als een subsidie worden uitgegeven. Dit betreft subsidies in het kader van het programma Nederland Circulair en Circulair Ondernemen (CIRCO).

209

**Vraag:**

Waarom heeft u gekozen voor een bezuiniging op artikel 21 Duurzaamheid, waarbij in 2017 nog een bedrag van 23.334 duizend euro werd uitgegeven, maar vanaf 2018 dit bedrag alleen nog maar daalt? Deelt u de mening dat dit om een ombuiging gaat? Zo ja, waar is dit geld heengegaan?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van een bezuiniging, maar van een tijdelijke ophoging van de middelen voor de jaren tot en met 2018 voor interdepartementale programma Van afval naar grondstof (VANG) en het rijksbrede programma Circulaire Economie (CE). In 2017 is VANG overigens opgegaan in het programma Circulaire Economie.

210

**Vraag:**

Waarom heeft u gekozen voor een bezuiniging op subsidies van duurzame productketens van € 1.620.000 in 2018 naar een structurele aanpassing (verlaging) naar € 520.000 in de jaren daarop? Deelt u de mening dat dit om een ombuiging gaat? Zo ja, waar is dit geld heen gegaan?

**Antwoord:**

De structurele reeks van beschikbare middelen bedraagt € 520.000,-. Jaarlijks vinden er overboekingen vanuit de artikelen 19 en 22 plaats, omdat de subsidieverstrekking centraal vanuit artikel 21 geschiedt. Daarnaast heeft er in de jaren 2017 en 2018 een herschikking plaatsgevonden, omdat middelen niet als een opdracht maar als een subsidie worden gefinancierd. Dit betreft subsidies in het kader van het rijksbrede programma Nederland Circulair en Circulair Ondernemen (CIRCO).

211

**Vraag:**

Kunnen er voorbeelden worden gegeven van projecten en opdrachten die via deze post worden gefinancierd?

**Antwoord:**

Voorbeelden van uitgaven die vanuit het artikelonderdeel Duurzame productketens worden bekostigd, zijn uitgaven voor:

- het rijksbrede programma Circulaire Economie (zoals op het gebied van maatschappelijk verantwoord inkopen en van grondstoffen en recycling)
- de normalisatie van productieprocessen van goederen en diensten op het terrein van duurzaamheid, veiligheid & risico's en klimaat
- de registratie door de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) van vervoerders, inzamelaars, handelaren en bewerkers van afval

- de vermindering van emissies uit de veehouderij (bijvoorbeeld voor de uitvoering van de Regeling ammoniak en veehouderij)

212

**Vraag:**

Is het correct geïnterpreteerd dat uw voorkeur om beschermingsniveaus internationaal of Europees af te spreken, in plaats van op basis van wetenschappelijke consensus, betekent dat u het level playing field en de economische belangen boven de gezondheidsafweging stelt?

**Antwoord:**

Nee, van deze tegenstelling is geen sprake. Het is juist de (Europees of internationaal) aanvaarde stand van de wetenschap die belangrijk is bij het bepalen van beschermingsniveaus. Dat die niveaus bij voorkeur op Europese of internationale schaal worden vastgelegd, heeft niet alleen met een level playing field te maken, maar ook met het grotere milieueffect ervan. De toepassing van een scala aan instrumenten, waaronder wettelijke regels en (Europese) normen, zorgt ervoor dat situaties niet onveiliger of ongezonder worden dan het huidige niveau van basisbescherming en dat gestreefd wordt naar een gezonder en veiliger ambitieniveau.

213

**Vraag:**

Hoeveel sportverenigingen gebruiken inmiddels geen gewasbeschermingsmiddelen meer?

**Antwoord:**

Een landelijke inventarisatie van het aantal sportverenigingen dat hun terreinen nu reeds zonder gewasbeschermingsmiddelen beheert, is niet beschikbaar. Op sportvelden wordt ongeveer 2% toegepast van het totale gebruik op onverharde oppervlakken buiten de landbouw (PRI, Wageningen UR 2013). In de Green Deal Sportvelden is afgesproken dat met ingang van 2020 in beginsel geen gewasbeschermingsmiddelen op sportvelden meer zullen worden gebruikt.

214

**Vraag:**

Op welke wijze gaat u tegemoet komen aan de aanbevelingen van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL) (tussenbalans 2017) dat stelt dat de milieudruk van de landbouw nog onverminderd groot is?

**Antwoord:**

Het PBL stelt in de tussenbalans 2017 niet alleen dat de milieudruk van de landbouw groot is, maar ook dat een aanzienlijk deel van de voor de landbouw relevante milieudoelen bereikt is of binnen bereik is. Daarbij gaat het onder meer om het mestproductieplafond, het ammoniakplafond (NEC-richtlijn), het aandeel integraal duurzame stallen en het antibioticagebruik binnen de landbouw.

Het kabinetsbeleid werpt hier zijn vruchten af. Of, en zo ja in welke mate, intensivering van beleid noodzakelijk is, is naar mijn oordeel aan het nieuwe kabinet.

215

**Vraag:**

Op welke manier gaat u aankomend jaar risico situaties van hormoonverstorende stoffen vermijden en beperken?

**Antwoord:**

Er zijn al veel maatregelen genomen om gezondheid en milieu tegen schadelijke hormoonverstorende stoffen te beschermen. In de relevante Europese regelgeving (zoals Gewasbeschermingsmiddelenverordening, REACH en Biocidenverordening) is aangegeven dat en hoe de risico's van deze stoffen beheerst moeten worden. Om die reden zijn al meerdere gewasbeschermingsmiddelen, biociden en chemische stoffen verboden of sterk ingeperkt (bijvoorbeeld DEHP).

De Minister van VWS is verantwoordelijk voor de veiligheid van consumentenproducten, voedselverpakkingen, speelgoed, medische hulpmiddelen en medicijnen. Zij heeft op 23 augustus jl. in antwoord op Kamervragen (ah-tk-20162017-2520) haar beleid ten aanzien van hormoonverstorende stoffen in dit kader uiteengezet.

Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) beoordeelt gewasbeschermingsmiddelen en biociden op basis van interim-criteria, en gaat dit doen op basis van de definitieve Europese criteria zodra die van toepassing zijn. Middelen die hormoonverstorende werkzame stoffen bevatten, worden in beginsel niet toegelaten. (zie ook antwoord op vraag 222)

216

**Vraag:**

Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat schadelijke stoffen die bijvoorbeeld op de lijst van zeer zorgwekkende stoffen van het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA) staan, niet ingesloten worden in de circulaire economie?

**Antwoord:**

In het beleid staan het streven naar zowel circulaire economie als een gifvrije leefomgeving centraal.

Als een stof onder de Europese stoffenverordening REACH is aangemerkt als zeer zorgwekkend, dan is toepassing verboden behoudens uitzondering voor de duur dat er geen adequaat alternatief is. Zo wordt de kraan dichtgedraaid.

Gelijktijdig zijn er nog materialen in omloop waar die zeer zorgwekkende stoffen in zitten. Hiervoor wordt van geval tot geval gekeken wat het best is voor gezondheid en milieu: recyclen en voortgezet gebruik, of verwijderen en vervangen door nieuw materiaal.

217

**Vraag:**

Kunt u ook een inschatting geven van sanering van asbestdaken bij ongewijzigd beleid voor de periode 2019 tot en met 2024?

**Antwoord:**

Het is de verwachting dat de versnelling van de sanering van asbestdaken, zoals de afgelopen jaren geconstateerd, zich doorzet. In 2014 is 5,9 miljoen m<sup>2</sup> asbestdak gesaneerd, in 2015 6,9 miljoen m<sup>2</sup> en in 2016 9,9 miljoen m<sup>2</sup>. Om deze versnelling verder te faciliteren worden door het Programmabureau Versnellingsaanpak Asbestdakensanering verschillende acties uitgevoerd, onder andere op het gebied van bewustwording en communicatie en het ontzorgen van eigenaren van asbestdaken (bijvoorbeeld met betrekking tot de kosten van de sanering).

218

**Vraag:**

In hoeveel gevallen werden afgelopen drie jaar bij sanering van asbestdaken direct duurzame maatregelen genomen, zoals het plaatsen van zonnepanelen?

**Antwoord:**

In het kader van de IPO regeling «Asbest eraf, Zon erop» is 3,7 mln. m<sup>2</sup> asbestdak verwijderd en op deze daken zijn zonnepanelen geplaatst. Het is verder onbekend bij hoeveel verwijderde asbestdaken duurzaamheidsmaatregelen zijn getroffen.

219

**Vraag:**

Hoeveel subsidiegeld is er in totaal na het jaar 2018 nog beschikbaar voor het saneren van asbestdaken?

**Antwoord:**

In 2016 is er voor € 15 mln. aan subsidie uitgegeven, en in 2017 € 25 mln. Er is tenminste € 75 mln. beschikbaar. Er resteert derhalve nog tenminste € 35 mln.

220

**Vraag:**

Hoeveel boeren hebben de afgelopen drie jaar hun asbestdaken gesaneerd?

**Antwoord:**

De subsidieregeling «Asbest eraf, Zon erop» heeft 3.435 aanvragen toegekend. De regeling liep van 2013 tot 2016 en was alleen toegankelijk voor agrariërs. Tot nu toe hebben ongeveer 6.000 agrariërs gebruik gemaakt van de Subsidieregeling Verwijderen Asbestdaken.

221

**Vraag:**

Wat zijn de gemiddelde kosten voor een boer om zijn asbestdaken te verwijderen en te vervangen?

**Antwoord:**

De kosten voor het verwijderen van een asbestdak zijn afhankelijk van onder meer de conditie van het dak, de bereikbaarheid en de grootte. Bij benadering zijn de kosten van het verwijderen van een agrarisch asbestdak € 10 tot € 15 per m<sup>2</sup>. Het plaatsen van een nieuw dak kost bij benadering € 25 per m<sup>2</sup>. Hierbij zijn maatregelen als bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen niet inbegrepen.

222

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die worden genomen om Nederlandse burgers te beschermen voor hormoonverstorende stoffen?

**Antwoord:**

In het antwoord op vraag 215 is gewezen op het beleid van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport op dit terrein en op de wijze waarop het Ctgb hier invulling aan geeft. In aanvulling daarop worden testen en procedures verfijnd om hormoonverstorende stoffen te kunnen identificeren, zonder onnodige dierproeven. Dat gebeurt internationaal. In het kader van de OESO werkt het RIVM mee aan het ontwikkelen van testen om hormoonverstoring aan te tonen. Dit werk zal de basis gaan vormen voor de richtsnoeren die worden ontwikkeld om de criteria voor hormoonverstorende stoffen toe te kunnen passen in de EU.

223

**Vraag:**

Wanneer verwacht u dat het Europese beleid ten aanzien van hormoonverstorende stoffen gereed zal zijn?

**Antwoord:**

De Europese Commissie heeft in juli de criteria voor de identificatie van hormoonverstorende stoffen onder de Gewasbeschermingsmiddelenverordening en Biocidenverordening vastgesteld. Recent heeft het Europees Parlement dat voorstel, voor zover het de Gewasbeschermingsmiddelenverordening betreft, verworpen. Hoe de Commissie met dit feit verder gaat en wat dit impliceert voor het gelijklopende Commissievoorstel voor de Biocidenverordening is op dit moment nog niet bekend. Het Ctgb zal in ieder geval de toetsing blijven voortzetten op basis van de ook in het antwoord op vraag 215 genoemde interim-criteria. Of en hoe stoffen (anders dan als bestrijdingsmiddel) die op de markt worden gebracht verantwoord kunnen worden toegepast, wordt getoetst in het kader van de REACH-verordening (art. 57f). Verschillende stoffen zijn inmiddels als hormoonverstorend aangemerkt.

224

**Vraag:**

In hoeverre heeft het meerjarig onderzoeksprogramma elektromagnetische velden (EMV) nog nut? Bent u tot een evaluatie bereid?

**Antwoord:**

De Gezondheidsraad heeft het meerjarig onderzoeksprogramma elektromagnetische velden geëvalueerd. De eindrapportage van deze evaluatie zal op korte termijn aan de Kamer worden aangeboden.

225

**Vraag:**

Wat is op meteorologisch gebied nog de meerwaarde van het KNMI ten opzichte van commerciële marktpartijen zoals Meteogroup?

**Antwoord:**

Het KNMI heeft als wettelijke taak weerwaarnemingen te verrichten, daartoe een netwerk (inclusief een netwerk gebaseerd op satellieten) in stand te houden, weermodellen door te rekenen, en tegelijkertijd de modelinfrastructuur in stand te houden en onderzoek te verrichten op o.a. deze gebieden. De data en modeluitkomsten zijn als open data beschikbaar voor het bedrijfsleven, die in hun businessmodel dus geen rekening hoeven te houden met de aanzienlijke verwervingskosten die met voornoemde activiteiten gemoeid zijn. De data zijn essentieel voor het businessmodel van het bedrijfsleven.

226

**Vraag:**

Wanneer kan de Kamer de analyse van het KNMI over haar eigen weeralarmen (gegrond of ongegrond) verwachten?

**Antwoord:**

In het 2016 jaarverslag van het KNMI is opgenomen hoeveel weerwaarschuwingen in dat jaar door het KNMI zijn uitgegeven (<https://magazines.rijksoverheid.nl/knmi/jaaroverzicht/2016/01/waarschuwingen-in-2016>).

Door het KNMI worden deze waarschuwingen per kwartaal en jaarlijks geëvalueerd. In het kader van de evaluatie van de RtMS, behorend bij de WtMS, zal de evaluatie van de huidige Weeralarmsystematiek in 2018 plaatsvinden.

227

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom de afwijking van de voorspelde temperatuur door KNMI steeds groter is geworden en hoe deze afwijking zich verhoudt tot de voorspellingen van commerciële partijen zoals MeteoGroup?

**Antwoord:**

Verschillen tussen de voorspelde en opgetreden temperatuur zijn sterk afhankelijk van weersomstandigheden. Sommige weersituaties zijn beter voorspelbaar dan andere. De gerapporteerde afwijkingen lijken in de tijd toe te nemen, maar dit is vooral een gevolg van toevallige fluctuaties in het aantal goed of minder goed voorspelbare weersituaties. Vergelijkingen met commerciële weerproviders worden niet systematisch gemaakt, maar de ervaring leert dat ook bij de commerciële weerbureaus grote jaar-tot-jaar verschillen tussen gemeten en voorspelde temperatuur kunnen optreden.

228

**Vraag:**

Is er onderzoek gedaan naar de effectiviteit van het toezicht en handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De ILT gaat via de ingezette koerswijziging na hoe zij haar inzet en effectiviteit kan vergroten. Het uiteindelijk bereikte effect is, behalve van toezicht, ook afhankelijk van andere factoren zoals heersende waarden, wetgevingskwaliteit, marktsituatie, publieke opinie, etc. De koerswijziging houdt in dat het toezicht verder gaat dan enkel een beoordeling op basis van wettelijke bepalingen. Er vindt een verbreding plaats van het klassieke toezicht op de naleving naar het bereiken van het doel achter de regelgeving en het afgeven van signalen. De ILT zet haar capaciteit daar in waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en zij het meest effect kan bereiken. Zaken en ontwikkelingen die niet vallen binnen haar bevoegdheid, maar waar zij kennis van neemt, brengt de ILT actief onder de aandacht bij de juiste partijen

229

**Vraag:**

Hoeveel bedrijven hebben vorig jaar een boete of waarschuwing ontvangen omdat er zonder vergunning of zonder goede vergunning afvalstoffen (direct of indirect) werden geloosd op het water?

**Antwoord:**

Een bestuurlijke strafbeschikking wordt uitgevaardigd door RWS en ILT op grond van de bevoegdheid als buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA). De dossierinformatie over de geconstateerde overtreding wordt vervolgens aangeleverd aan het Openbaar Ministerie. Voor het strafrechtelijk optreden zijn in andere gevallen overigens ook andere partijen bevoegd, zoals de Zeehavenpolitie, Havenbedrijf en toezichthouders vanuit de Provincie (Milieudiensten). In die gevallen verloopt de strafrechtelijke afhandeling op grond van de bestuurlijke strafbeschikking ook een vergelijkbaar traject via het Openbaar Ministerie. In 2016 heeft RWS specifiek voor lozingen in de oppervlaktewateren 46 dossiers doorgezet naar het Openbaar Ministerie. De afweging of al dan niet een boete wordt opgelegd wordt door het Openbaar Ministerie gemaakt. IenM houdt daar geen overzicht van bij.



230

**Vraag:**

Kunt u voor iedere sector aangeven hoeveel fte de ILT voornemens is in te zetten voor de geplande productie in 2018?

**Antwoord:**

Onderstaande sectorverdeling betreft de reguliere toezichtstaken van de ILT. Daarnaast werkt de ILT in programma's waarin samengewerkt wordt aan onderwerpen die de reguliere taken overstijgen.

Rail & Wegvervoer	187
Luchtvaart	130
Scheepvaart	167
Water, Producten en Stoffen	152
Afval, Industrie en Bedrijven	186
Handhavingsbeleid (MIC)	37
Autoriteit woningcorporaties	81

231

**Vraag:**

Hoe moet de tabel «Overzicht geplande productie-aantallen 2018» worden gelezen? Wat zijn de definities van administratieve controles, audits, convenanten, objectinspecties, incidentafhandeling en onderzoek? Wat voor soort incidentafhandelingen hebben er plaatsgevonden met betrekking tot de luchtvaart?

**Antwoord:**

1. In de tabel worden de handhavingsproducten van de ILT in te realiseren aantallen voor 2018 en verdere jaren weergegeven.
2. De ILT heeft de definities vastgelegd in haar ILT-brede kaders.
  - Een administratieve controle is een inspectiemethode waarbij via het bestuderen van registraties wordt nagegaan of de fysieke wereld voldeed aan (een deel van) de eisen die daaraan gesteld zijn of dat er in het verleden gewerkt werd volgens het gedocumenteerde systeem.
  - Een audit is een inspectiemethode ter beoordeling of het gedocumenteerde systeem logisch in elkaar zit en of het de voorgeschreven processen, functies, handboeken etc. bevat door desk research (audit on desk) of door interviews om te bepalen of mensen hun plaats (functie) in het systeem juist invullen (audit on site).
  - Een convenant is een set schriftelijke afspraken tussen de onder toezichtstaande(n) en de inspectie over het bereiken en toetsen van gezamenlijke doelstellingen met betrekking tot het taakgebied van de inspectie.
  - Een objectinspectie is een inspectiemethode waarbij wordt nagegaan of de fysieke wereld voldoet aan (een deel van) de eisen die daaraan gesteld zijn d.m.v. metingen en eventueel gebruik makend van informatie uit registraties.
  - Een incident is een (veelal niet voorzien) gebeurtenis of voorval die zich voordoet binnen een van de ILT-domeinen en die, indien geen onmiddellijke actie wordt ondernomen, gevolgen kan hebben (in termen van slachtoffers, materiële schade, etc.).
  - De ILT definieert twee vormen van onderzoek, het bij wet opgedragen onderzoek en onderzoek op verzoek.

Het bij wet opgedragen onderzoek bestaat uit het ongevalsonderzoek en in specifieke wetten genoemd onderzoek.

Onderzoek op verzoek vindt plaats op verzoek van de bewindspersoon of op verzoek van een beleidsdirectie (beleidsmonitoringsonderzoek). Bij beide vormen van onderzoek treedt de ILT niet op als toezichthou-

der, maar voert zij het onderzoek uit omdat zij over de expertise en de kennis van het domein beschikt.

3. De cijfers in de tabel betreffen klachten van passagiers in de luchtvaart. Dit is een overige categorie onder incidentenafhandeling. In 2017 waren er 1.600 gepland, tot 1 oktober waren er ruim 750 klachten ontvangen.  
Voor 2018 is een aantal van 1.450 geraamd

232

**Vraag:**

Waarom wordt in 2018 minder geld uitgegeven aan handhaving en toezicht?

**Antwoord:**

De meerjarige taakstelling Rutte-II leidt tot een daling van middelen voor de ILT in 2018. Tevens dalen de tijdelijk beschikbare gestelde extra middelen ten behoeve van de invoering van de taken van Autoriteit woningcorporaties binnen de ILT.

233

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er samengewerkt met andere handhavende diensten in de Rotterdamse haven en welke uitgangspunten gelden hierbij?

**Antwoord:**

Er wordt gewerkt aan de Rijksinspectie Terminal (RIT) op de Maasvlakte voor controles van het EU- buitengrensoverschrijdende goederenverkeer. De RIT biedt de Douane, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) de mogelijkheid om op één locatie samen te werken. In voorbereiding op de komst van de RIT worden de werkprocessen van deze diensten op elkaar afgestemd voor de samenwerking ter plaatse.

Dit bevordert de efficiency van de overheidsinspecties omdat bij samenloop van controles, door deze inspectiediensten, deze op één tijd en één fysieke plaats kunnen worden uitgevoerd. Tussen september 2017 en april 2018 worden de afspraken tussen de betrokken inspectiediensten verder aangescherpt zodat de samenwerking nog beter kan worden ingericht. Het bedrijfsleven is hierbij betrokken.

Op dit moment zijn de ILT en de NVWA geïntegreerd in het risico, selectie, sturing- en inspectieproces van de Douane. Het uitgangspunt hierbij is om gezamenlijk dezelfde systematiek, snelheid en normatiek te hanteren.

234

**Vraag:**

In hoeverre zijn er inmiddels afspraken gemaakt met de luchtvaartsector, na alle kritiek dit jaar, om het toezicht te verbeteren? Hoe krijgt dit in de praktijk gestalte?

**Antwoord:**

Het verbeteren van het toezicht van de ILT wordt in de volle breedte en in de context van de Koers opgepakt.

Daarbij vindt er een verbreding plaats van het klassieke toezicht op de naleving van de regels naar het bereiken van het doel achter die regelgeving en het afgeven van signalen. Zaken en ontwikkelingen die niet vallen binnen haar bevoegdheid, maar waar zij kennis van neemt, brengt de ILT actief onder de aandacht bij de juiste partijen.

Voor luchtvaart zijn de OVV aanbevelingen zoals opgenomen in het rapport over de veiligheid van Schiphol daarbij mede richtinggevend.

Hierop heb ik u al een eerste reactie gestuurd (Kamerstuk 29 665, nr. 236). Een definitieve reactie op de aanbevelingen wordt op korte termijn naar de OVV verzonden en krijgt u in afschrift.

235

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom alleen aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) wordt verstrekt en hoe dit zich verhoudt tot de Rijksbijdrage voor verkeer en vervoeraangelegenheden aan andere regio's?

**Antwoord:**

Ingevolge de Wet afschaffing plusregio's (1 januari 2016) worden de uitkeringen op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer niet meer aan provincies (en de voormalige) plusregio's verstrekt. De BDU-middelen die de provincies en plusregio's voor inwerkingtreding van de Wet afschaffing plusregio's ontvingen zijn per ingang van 1 januari 2016 toegevoegd aan het provinciefonds. De middelen uit het provinciefonds kunnen de provincies aanwenden voor hun verkeer- en vervoeraangelegenheden. De openbare lichamen als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000, de twee zogeheten vervoerregio's, ontvangen wel een uitkering op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer. Dat zijn de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

236

**Vraag:**

Waar komt de «pot» investeringsruimte voor 2029, 2030 en 2031 vandaan?

**Antwoord:**

In de kabinetsreactie bij het IBO Flexibiliteit in de infrastructurele planning (Kamerstukken II 2016–2017 34 550 A, nr. 5) is besloten om bij de begroting van 2017 het Infrastructuurfonds met twee jaar te verlengen (2029 en 2030) en vanaf ontwerpbegroting 2018 jaarlijks. De investeringsruimte is het saldo van de hoogte van de totale budgetten bij de verlenging van het Infrastructuurfonds en de doorlopende verplichtingen (zoals DBFM en beheer en onderhoud).

237

**Vraag:**

Op welk onderdeel is de uitwerking te vinden van de bedragen onder artikel 18.16 Reservering Omgevingswet voor 2029 (€ 22.680 (x 1.000)) en 2030 (€ 22.680 (x 1.000))?

**Antwoord:**

Op artikel 18.16 Reservering Omgevingswet staat in 2029 € 5.670 (x 1.000) en in 2030 € 22.680 (x 1.000). De verantwoording en uitwerking van de plannen vindt plaats op beleidsartikel 13.05 op de begroting HXII. Hier wordt toegelicht wat er gebeurt in het kader van de stelselherziening van het omgevingsrecht, waaronder de implementatie Omgevingswet (invoeringsbegeleiding, centraal infopunt en ontwikkeling van een Digitaal Stelsel Omgevingswet).

238

**Vraag:**

Kunt u de Kamer het recente financiële jaarverslag van het PBL doen toekomen, gelet op het gegeven dat in het verleden financiële en algemene informatie van het PBL toegankelijker en vooral vollediger te vinden was? Bent u bereid het PBL door te lichten over input en output, aangezien simpele kengetallen, zoals de hoeveelheid fulltime-equivalent (fte) en kosten niet in het jaarverslag te vinden zijn?

**Antwoord:**

De financiële verantwoording van het PBL is onderdeel van die van het departement van lenM, het PBL heeft net als de andere planbureaus geen zelfstandig financieel jaarverslag. Het PBL had in 2016 een vaste formatie van 175 fte, en de apparaatskosten bedroegen € 27 mln. (zie ook antwoord bij vraag 240). Jaarlijks wordt door het PBL een werkprogramma opgesteld, dat met de verschillende departementen wordt afgestemd en in de ministerraad wordt besproken. Naast de controle door het Begeleidingscollege van PBL, vinden er periodiek visitaties plaats om de kwaliteit van het geleverde werk en de organisatie van PBL als geheel vast te stellen. Daarnaast voert het PBL onder meer in opdracht van lenM en EZ onderzoeken uit en legt voor die onderzoeken verantwoording af over de daaraan bestede middelen. Voor aanvullende doorlichting is op dit moment geen aanleiding. In de toekomstige jaarverslagen van het PBL worden ook gegevens opgenomen over de hoeveelheid fulltime-equivalent (fte) en kosten.

239

**Vraag:**

Hoeveel postactieven werken er onder de verantwoordelijkheid van lenM? Waar is dat te vinden in deze begroting?

**Antwoord:**

Het budget Postactieven betreft uitgaven ten behoeve van voormalig personeel. Deze mensen werken dus niet meer bij lenM. De kosten die op deze post drukken hebben met name betrekking op (voormalig) medewerkers met Functioneel leeftijdsontslag (FLO) en medewerkers met een werkloosheidsuitkering. Voor dit centrale budget gaat het om circa 140 voormalig medewerkers.

240

**Vraag:**

Is de ruim 27 miljoen euro aan apparaatslasten voor het PBL alles of is er nog meer? Hoe valt te beoordelen of het geld dat aan het PBL wordt besteed zinnig wordt uitgegeven? Waarom is voor de ILT, het KNMI en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) wel detailinformatie in de begroting te vinden en voor het PBL niet? In hoeverre is er sprake van een onafhankelijk PBL en in hoeverre werken zij in opdracht?

**Antwoord:**

De 27 miljoen betreft alle apparaatslasten van het PBL in 2017. Jaarlijks wordt door het PBL een werkprogramma opgesteld, dat met de verschillende departementen wordt afgestemd en in de ministerraad wordt besproken. Naast de controle door het Begeleidingscollege van PBL, vinden er periodiek visitaties plaats om de kwaliteit van het geleverde werk en de organisatie van PBL als geheel vast te stellen. Daarnaast voert het PBL onder meer in opdracht van lenM en EZ onderzoeken uit en legt voor die onderzoeken verantwoording af over de daaraan bestede middelen.

De genoemde organisaties ILT, het KNMI en de NEa zijn agentschappen. Agentschappen hebben conform de rijksbegrotingsvoorschriften een aparte paragraaf in de begroting. PBL is geen agentschap en heeft dus geen aparte paragraaf in de begroting en is als onafhankelijk onderzoeksinstituut in de begroting onderdeel van de bestuurskern van lenM. De onafhankelijkheid van planbureaus en de voorwaarden waaronder zij in opdracht mogen werken is geregeld in de Aanwijzingen voor de planbureaus zoals gepubliceerd in de Staatscourant (Staatscourant 2012, nr. 3200, 21 februari 2012).

241

**Vraag:**

Is het programmabureau vanuit het onderdeel van «aan de slag met de Omgevingswet» nieuw? Wat doet dat programmabureau? Zijn de 89 fte in 2017 en de 153 fte in 2018 inhuur, zijn het externen of iets anders? Van waaruit worden deze fte betaald? Waar is dit in de begroting te vinden? In welk jaar wordt dit afgebouwd?

**Antwoord:**

Nee, het programma bureau Aan de slag met de Omgevingswet is niet nieuw. Het programmabureau is in 2015 opgericht en heeft als doel het ondersteunen van de implementatie van de Omgevingswet bij alle bevoegd gezagen (Rijk, provincies, gemeente en waterschappen), het centrale infopunt en het ontwikkelen van het Digitaal Stelsel voor de Omgevingswet. Het is een gezamenlijk, interbestuurlijk programma met vertegenwoordigers/medewerkers van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen.

Het toegevoegde budget komt overeen met 89 fte aan capaciteit in 2017 en 153 fte in 2018 en heeft betrekking op alle werkzaamheden die RWS uitvoert voor de implementatie van de Omgevingswet. Naast de fte's die werken aan het interbestuurlijke programma «Aan de slag met de Omgevingswet», gaat het dan ook om capaciteit voor de transitie van RWS als gebruiker van de Omgevingswet. RWS moet als uitvoeringsorganisatie ook met de Omgevingswet gaan werken en zal daarom ook de RWS werkwijze en processen aan moeten passen en medewerkers tijdig moeten opleiden.

RWS voert zijn taken zoveel als mogelijk uit met eigen personeel. In principe huurt RWS niet in op zijn Kerntaken tenzij er sprake is van ziekte, piekmomenten of indien schaarse kennis zich niet laat werven. Omdat het hier gaat om een programma met een sterke ICT component en deze kennis schaars is bestaat deze bezetting uit een mix van eigen personeel en inhuur. Naar verwachting wordt de organisatie in aanloop naar de inwerkingtredingsdatum van de wet afgebouwd.

242

**Vraag:**

Hoeveel fte werken (tot en met 2021) aan de implementatie van de Omgevingswet? Zijn dit externen, extra inhuur of iets anders?

**Antwoord:**

Het aan RWS toegevoegde budget voor de implementatie Omgevingswet veranderopgave Rijk en transitie RWS komt overeen met 89 fte aan capaciteit in 2017, 153 fte in 2018, 44 fte in 2019 en 28 fte in 2020. Het betreft hier een mix van eigen personeel en inhuur.

243

**Vraag:**

Kan de Omzet lenM uitgesplitst worden per branche?

**Antwoord:**

Cijfers over 2018 (* € 1.000)	
Afval, industrie en bedrijven	23.122
Rail en wegvervoer	23.751
Scheepvaart	19.418
Luchtvaart	16.399
Water, producten en stoffen	20.624

244

**Vraag:**

Waar komt de toename in 2018 en volgende jaren van het bedrag voor inhuur externen vandaan ten opzichte van 2017?

**Antwoord:**

De ILT zet in 2018 in op versnelde vernieuwing van haar systemen voor informatievoorziening. Daarbij is meer aanvullende externe kennis nodig dan in 2017. Tevens vraagt de Koers-implementatie meer externe capaciteit in 2018.

245

**Vraag:**

Waarom zijn er per 2018 bij de ILT 39 mensen minder nodig dan in 2016?

**Antwoord:**

Deze daling is een gevolg van de meerjarige taakstelling Rutte II. Door de daling van beschikbare middelen (zie ook vraag 232) is er minder budget beschikbaar voor personeel en dat uit zich rekenkundig in 39 FTE.

246

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel fte zich bij het KNMI bezighouden met vulkaan-uitbarstingen en wat de meerwaarde ervan is dat de KNMI zich hier überhaupt mee bezighoudt?

**Antwoord:**

Op het KNMI houdt 1 fte zich bezig met het monitoren en analyseren van vulkanische activiteit. Dit is van belang voor de uitvoering van de wettelijke taak en is relevant voor Caribisch Nederland (Saba en St Eustatius), zie RtMS, artikel 10.

247

**Vraag:**

Wanneer in 2017 valt de evaluatie van de NEa precies te verwachten?

**Antwoord:**

Het is de verwachting dat de evaluatie voor het eind van het jaar naar uw Kamer kan worden verzonden.

248

**Vraag:**

Wordt er naast de investering in de Geocentrifuge bij Deltares, verder nog verder bijgedragen aan het bestuderen van slappe bodems? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Via het Uitvoeringsprogramma Bodem en Ondergrond werken Rijk, decentrale overheden en het bedrijfsleven aan een reeks van maatschappelijke opgaven waaronder ook het omgaan met slappe bodems. Onderzoek vanuit dit programma richt zich op handelingsperspectieven bij bodemdaling waarbij onder meer technieken, governance en financiering invalshoeken zijn. Op verzoek van het Ministerie van IenM levert Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie van het ministerie daarnaast een bijdrage aan het Nationaal Kennisprogramma Water, Klimaat en Bodemdaling. Via dit Kennisprogramma en ook het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie werken Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen, bedrijven en diverse andere partijen aan de gezamenlijke aanpak van dit vraagstuk. Kennisdeling, het verhelderen van

de relatie tussen klimaatverandering, waterbeheer en bodemdaling en hoe daar mee om te gaan staan bij deze activiteiten centraal. Voorts wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het verbeteren van de informatievoorziening en de kennisinfrastructuur rond bodemdaling. De realisatie van dit plan is gekoppeld aan de realisatie en implementatie van de Basis Registratie Ondergrond. Omgaan met bodemdaling is als belangrijke maatschappelijke opgave opgenomen in de agenda voor de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

249

**Vraag:**

Klopt het dat voor het opstellen van de brandstofvisie een bedrag van ruim 5,5 miljoen euro (2019) begroot staat? Kunt u een verklaring geven voor dit bedrag?

**Antwoord:**

Het bedrag van 5,5 mln. euro dat in 2019 op artikel 19.01 Tegengaan Klimaatverandering is begroot, betreft zoals is aangegeven een verschuiving van middelen die vanuit eerdere jaren naar 2019 worden doorgeschoven. Overigens zijn de totaal voor de Duurzame Brandstofvisie beschikbare middelen bij 1e supplettoire begrotingswet (TK 2016–2017, XII, 34 730, nr. 2) aan dit artikel toegevoegd. Het bedrag van 5,5 mln. maakt daar deel van uit.

250

**Vraag:**

Welke diensten en/of producten ontvangt de ILT binnen het eID programma van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties?

**Antwoord:**

De ILT ontvangt nog geen diensten en/of producten binnen het eID programma van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

251

**Vraag:**

Waar is in de tabel op pagina 209 onder 98.01 het bedrag dat is toegelicht onder ad 7 (op pagina 210) opgenomen? Waar staat dat startbudget? Hoeveel bedraagt het?

**Antwoord:**

De toelichting die onder ad 7 staat heeft betrekking op ad 22 en is ten onrechte opgenomen in de tabel onder 98.01. Bij mutatie 22 staat een toelichting met dezelfde strekking. Er is dus sprake van een vergissing. Het gaat hierbij om een mutatie van 1.500 (x € 1.000) per jaar over 2018 en 2019.

252

**Vraag:**

Is de mutatie bij ad 15 (van en naar Infrastructuurfonds ten behoeve van Eenvoudig beter) van € 1.500 (x 1.000) een andere dan die op pagina's 18 en 20? Zo nee, wat is dit dan wel? Zo ja, waarom staat deze dan niet onder 98.01 van de tabel op pagina 209 geboekt?

**Antwoord:**

Op pagina's 18 t/m 21 is de tabel «Begroting op hoofdlijnen» opgenomen. Hierin zijn de majeure mutaties van de begroting Hoofdstuk XII opgenomen. Mutaties groter dan € 1 miljoen moeten daarnaast bij de



betreffende artikelen worden toegelicht. Bepaalde majeure mutaties kunnen daardoor nogmaals worden toegelicht bij specifieke artikelen. Het betreft hier dus dezelfde mutatie. Deze mutatie is onderdeel van de mutaties die zijn beschreven onder ad 9 Eenvoudig Beter op pagina 20 als onderdeel van de begroting op hoofdlijnen. De mutatie bij ad 15 op pagina 209 wordt nogmaals specifiek toegelicht omdat dit op artikelonderdeel 98.02 wordt verantwoord. Deze mutatie hoort ook samen met de mutatie onder ad 4 bij artikelonderdeel 98.01.

253

**Vraag:**

Kan ad 18 (kosten voor functioneel en gebruiksbeheer van € 640.000 per jaar, waarvan € 320.000 door lenM betaald wordt, wat niet kan worden gedekt vanuit de begroting van Maritieme Zaken) worden uitgelegd?

**Antwoord:**

Het Maritiem Single Window is een ICT-voorziening die «draait» op de Digipoort en door Logius in technische zin wordt beheerd. Naast het technische beheer is er voor ICT-voorzieningen ook altijd functioneel en gebruikersbeheer nodig: het gaat dan onder meer om ondersteuning voor gebruikers en afnemers bij klachten en verzoeken tot wijziging. De Nationale Helpdesk Douane is hier bij uitstek voor geschikt, omdat deze dit soort taken ook voor andere ICT-voorzieningen uitvoert. De Douane is zelf bovendien de grootste afnemer van berichten die via het MSW worden uitgewisseld met het bedrijfsleven (de zeescheepvaart in dit geval). In een Bestuursovereenkomst hebben de bij het MSW betrokken partijen afgesproken dat de Douane als grootste afnemer en tevens uitvoerder van het beheer en lenM als beleidsverantwoordelijk ministerie de kosten van het functioneel en gebruikersbeheer van het MSW samen dragen. Voor de dekking van het lenM-deel worden de benodigde middelen overgeheveld uit het Infracfonds en verantwoord op beleids hoofdstuk XII op artikel 98.

254

**Vraag:**

Wat wordt bedoeld met «Het toegevoegde inhuurbudget wordt gebruikt voor kennis/expertise die niet binnen lenM beschikbaar is»? Wat voor expertise mist er?

**Antwoord:**

Het gaat hier voornamelijk om inhuur op het gebied van Intelligente Transportsystemen. De aard van de activiteiten heeft een sterk IT innovatief karakter.

255

**Vraag:**

Waarom is ad 22 (ombouw programma Beter Benutten) een andere post dan ad 15 (mutatie in het kader van Eenvoudig Beter)? Indien dit dezelfde posten zijn, waarom staan deze dan niet – vanwege de transparantie – onder elkaar?

**Antwoord:**

Beter Benutten en Eenvoudig Beter zijn verschillende projecten en er is geen verband.

256

**Vraag:**

Hoe is het mogelijk dat er structureel 0,1 miljoen euro aan apparaatsontvangsten is begroot, terwijl nu niet duidelijk is waar deze ontvangsten betrekking op hebben? In welk jaar is dit begroot? Hoe weet men zeker dat dit geen openstaande schuld betreft?

**Antwoord:**

Jaarlijks is er sprake van detachering van ambtenaren vanuit lenM. Voor deze detacheringen ontvangt lenM een vergoeding (ontvangsten). Voor een deel van deze ontvangsten is sinds 2002 een ontvangstenreeks in de begroting opgenomen. Naar nu blijkt, is er voor deze ontvangstenreeks echter geen «p x q» onderbouwing: het aantal detacheringen fluctueert per jaar en ook de vergoedingen daarvoor zijn niet te voorspellen. Hierdoor is de kans groot dat de geraamde ontvangsten in de begroting niet worden gerealiseerd en er een tekort op de begroting van lenM ontstaat. Daarom is ervoor gekozen om de ontvangstenreeks te schrappen (te verlagen naar 0). Om de begroting in evenwicht te houden, moeten – conform de begrotingsregels – tegelijkertijd met het verlagen van de ontvangstenreeks de uitgaven met hetzelfde bedrag worden verlaagd. Dit leidt in deze ontwerpbegroting 2018 tot drie mutaties (ad 2, ad 13 en ad 25).

Eventuele toekomstige vergoedingen voor detacheringen worden als negatieve uitgaven geboekt. Er ontstaat hierdoor geen schuld, maar wordt juist voorkomen dat er een tekort ontstaat op de begroting van lenM.

257

**Vraag:**

Is ad 13 (structureel 0,1 miljoen euro aan apparaatsontvangsten) een andere post dan ad 25? Wanneer is ad 13 ooit ingeboekt? Klopt het dat ad 13 een ontvangstenreeks detacheringen is? Zo ja, hoe weet men dat dit echt kan worden afgeboekt en dat er niet gedetacheerd wordt zonder daar tegenoverstaande vergoeding?

**Antwoord:**

Jaarlijks is er sprake van detachering van ambtenaren vanuit lenM. Voor deze detacheringen ontvangt lenM een vergoeding (ontvangsten). Voor een deel van deze ontvangsten is sinds 2002 een ontvangstenreeks in de begroting opgenomen. Naar nu blijkt, is er voor deze ontvangstenreeks echter geen «p x q» onderbouwing: het aantal detacheringen fluctueert per jaar en ook de vergoedingen daarvoor zijn niet te voorspellen. Hierdoor is de kans groot dat de geraamde ontvangsten in de begroting niet worden gerealiseerd en er een tekort op de begroting van lenM ontstaat. Daarom is er voor gekozen om de ontvangstenreeks te schrappen (te verlagen naar 0). Om de begroting in evenwicht te houden, moeten – conform de begrotingsregels – tegelijkertijd met het verlagen van de ontvangstenreeks de uitgaven met hetzelfde bedrag worden verlaagd. Dit leidt in deze ontwerpbegroting 2018 tot drie mutaties (ad 2, ad 13 en ad 25).

Eventuele toekomstige vergoedingen voor detacheringen worden als negatieve uitgaven geboekt. Er ontstaat hierdoor geen schuld, maar wordt juist voorkomen dat er een tekort ontstaat op de begroting van lenM.

258

**Vraag:**

Hoe staat het met het rapport van de Noordelijke en de Randstedelijke Rekenkamers over de doelmatigheid van de inzet van middelen van het Waddenfonds? Komt er naast het rapport ook een reactie van de Minister hierop, zodat de motie-Smaling/Jacobi (33 450, nr. 40) echt als afgedaan beschouwd kan worden? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De Noordelijke Rekenkamer en de Randstedelijke Rekenkamer hebben aangegeven dat het onderzoek naar het Waddenfonds naar verwachting in december dit jaar zal worden gepubliceerd.

De Minister zal, mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken, daarna een reactie geven op het rapport in het kader van de afhandeling van de motie Smaling/Jacobi (33 450, nr. 40).

259

**Vraag:**

Kan worden toegelicht waarom de jaarlijkse verlening van de schorsing van kentekens in de praktijk 366 dagen duurt, namelijk vanaf de datum dat de schorsing wordt aangemeld tot en met dezelfde datum een jaar later, terwijl de Dienst Wegverkeer (RDW) aangeeft dat een schorsing maximaal één jaar duurt?

**Antwoord:**

Bij het schorsen van een kenteken wordt het tijdstip van de schorsing niet vastgelegd in het kentekenregister, maar alleen de datum. Hierdoor verliest de voertuighouder een deel van de eerste dag van de schorsing. Om dit verschil in het voordeel van de voertuighouder te laten uitvallen, heeft de RDW ervoor gekozen de schorsing een jaar plus een dag te laten duren.

260

**Vraag:**

Wat zijn de resultaten van de Green Deal Sportvelden die als doel heeft om in 2020 geen gewasbeschermingsmiddelen meer te gebruiken op sportvelden?

**Antwoord:**

Sportorganisaties spannen zich in voor de ontwikkeling van «good practices» en «best practices». Terreinbeheerders gebruiken die voor een chemievrij beheer van sportterreinen. De organisaties nemen daarnaast onder meer deel aan voorlichtingsbijeenkomsten over dat onderwerp. Het RIVM bepaalt op dit moment een nulsituatie. Mede op basis daarvan zullen in de evaluatie van de Green Deal de trends in het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen worden bepaald.

261

**Vraag:**

Hoe vaak zijn er in 2015, 2016 en 2017 gesprekken gevoerd met Vewin en de natuur- en milieufederaties over de Green Deal Sportvelden en wat waren de resultaten hiervan?

**Antwoord:**

Vewin en de Natuur- en Milieufederaties voerden meerdere gesprekken, maar besloten hun directe betrokkenheid te verminderen nadat bepaalde concrete acties werden afgesproken. Zij hebben de sportorganisaties laten weten dat zij de Green Deal steunen en de wijze waarop die wordt ingevuld. Zij zullen partijen waar mogelijk ondersteunen bij het reduceren van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen op sportvelden tot een absoluut minimum in 2020.

262

**Vraag:**

De motie-Dijkstra/Cegerek (Kamerstuk 30 196, nr. 400) lijkt nog niet geheel afgerond, klopt dat? Welke doelen zijn er voor de periode 2020–2030? Wanneer worden die bekend?

**Antwoord:**

De Europese Commissie heeft op 30 november 2016 een voorstel voor herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie voor de periode 2020–2030 gepresenteerd. Hierin staan onder meer bijmengpercentages

voor de verschillende typen biobrandstoffen. De onderhandelingen over dit voorstel zijn in volle gang. Ik laat op dit moment een impact assessment uitvoeren naar het Europese voorstel en dit zal ik voor het einde van het jaar aan uw Kamer sturen. Verwacht wordt dat de onderhandelingen over de Richtlijn in 2018 worden afgerond. Dan zal duidelijk worden welke ruimte er is om biobrandstoffen bij te mengen.

263

**Vraag:**

Op welke wijze is de motie-Smaling/Cegerek op Kamerstuk 29 383, nr. 268 in uitvoering? Wanneer kan de afdoening hiervan worden verwacht?

**Antwoord:**

In de motie Smaling Cegerek wordt gevraagd naar goede afstemming tussen de wet VTH en de omgevingswet. De wet VTH zal via de Invoeringswet Omgevingswet worden ingebouwd in de Omgevingswet. Deze invoeringswet ligt ter advisering voor bij de Raad van State. Bij de implementatie van de Omgevingswet zal er ook aandacht zijn voor de invulling van de verschillende rollen bij vergunningverlening, toezicht en handhaving.

264

**Vraag:**

Waarom is de motie-Aukje de Vries c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 129) niet uitgevoerd? Indien dit wel het geval is, kan dan uitgebreid worden aangegeven op welke manier de motie is uitgevoerd? Wat is de uitkomst van het opnieuw kritisch bekijken van het uitgevoerde onderzoek, inclusief de daaruit voortvloeiende conclusie? Wat is er met die uitkomsten gedaan? Is er al in overleg getreden met betrokken partijen in de regio, en zo ja, op welke manier? Welke alternatieve oplossingen zijn aangedragen in overleggen hierover? Waarom waren deze wel of juist niet werkbaar? Wanneer wordt de motie wel uitgevoerd? Kunt u de uitkomsten van de uitvoering dan per brief aan de Kamer doen toekomen? Op welke wijze heeft de Omgevingswet met de uitvoering van deze motie te maken?

**Antwoord:**

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 23 mei 2017 beschouw ik de motie als uitgevoerd. In mijn brief heb ik aangegeven dat ik na overleg door Rijkswaterstaat met de regio tot de conclusie kom dat er buiten de bestaande mogelijkheden, geen extra behoefte is aan nachtelijk snelvaren voor bijvoorbeeld schoolkinderen. Zij hebben voldoende alternatieven. Dit neemt niet weg dat, indien een ondernemer een nieuwe dienst wil aanbieden, dit mogelijk is binnen het wettelijk kader. De Wet Natuurbescherming schrijft voor dat de ondernemer bij de vergunningaanvraag door middel van een passende verklaring moet aantonen dat de nieuwe activiteit geen negatieve effecten voor de natuur zal hebben. Ik begrijp dat dit extra werk is voor de ondernemer, maar de gevraagde vereenvoudiging zou in strijd zijn met de wet Natuurbescherming, die om een zorgvuldige en individuele beoordeling van voorgenomen activiteiten vraagt.

In mijn brief ben ik niet ingegaan op de Omgevingswet, omdat die op dit moment nog niet van kracht is. Deze zal in de toekomst in de plaats treden van een groot aantal nu geldende wetten, maar dat zal de vereiste informatie voor een goede afweging niet anders maken.

265

**Vraag:**

Op basis van welke criteria zijn de locaties voor de meetpunten rondom de A8 vastgesteld?

**Antwoord:**

Langs de A8 zijn geen meetpunten voor luchtkwaliteit en geluid van het Rijk aanwezig. Langs de A8 liggen wel referentiepunten voor geluid en toetspunten voor luchtkwaliteit waarop berekeningen plaatsvinden. Deze punten zijn conform de Wet milieubeheer en onderliggende regelgeving vastgelegd. De rekenmodellen worden gevalideerd aan de hand van metingen.

266

**Vraag:**

Deelt u de mening dat de motie-Dijkstra (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 31) tegengesteld is aan de motie-Mulder (Kamerstuk 21 501-08 nr. 687)? Hoe weegt u het in de moties genoemde belang? Kunt u dit toelichten?

**Antwoord:**

Nee, deze mening deel ik niet. Immers, in de motie Mulder wordt gevraagd om, zolang er geen mondiaal systeem is, de luchtvaart via het Europese systeem te laten meebetalen aan CO<sub>2</sub>-reductie, terwijl de motie Dijkstra vraagt om er voor te zorgen dat bij invoering van een mondiaal systeem geen dubbele belasting van de luchtvaart ontstaat. De moties gaan dus feitelijk over een andere periode, namelijk die voorafgaand aan invoering van een mondiaal systeem (Mulder) en die na invoering van het systeem (Dijkstra).

267

**Vraag:**

Op welk moment kan de afdoening van de motie-Smaling op Kamerstuk 33 118, nr. 76 worden verwacht?

**Antwoord:**

Deze motie heeft betrekking op de projectprocedure en is verwerkt in de tekst van het ontwerp-Omgevingsbesluit in de versie die nu voorligt bij de afdeling Advisering van de Raad van State. In mijn brief (TK 33 118, nr. 95) aan uw Kamer over de voortgang van het stelsel Omgevingswet heb ik aangegeven dat in het ontwerp-Omgevingsbesluit is geregeld dat het bevoegd gezag er zorg voor draagt dat de benodigde informatie voor het betrekken van burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen op een toegankelijke wijze beschikbaar is. Daarmee is de motie uitgevoerd.

268

**Vraag:**

Naar aanleiding van de toezegging over duurzaam hout: is het dossier duurzaam hout nu definitief afgerond en opgelost?

**Antwoord:**

Over de toezegging om in overleg met Europese lidstaten de haalbaarheid te onderzoeken van harmonisatie of een mogelijk gezamenlijke toetsing van MTCS is uw Kamer geïnformeerd middels de brief over de monitor duurzame agrogrondstoffen (Kamerstuk 32 266, nr. 9). Over de positie van MTCS in het inkoopbeleid heb ik u per brief (Kamerstuk 30 196, nr. 504) geïnformeerd. MTCS is net als FSC en koepelkeurmerk PEFC volledig geaccepteerd als bewijs voor duurzaam bosbeheer in het inkoopbeleid.

269

**Vraag:**

Waarom is dit onderzoek naar decentrale concessieverlening nog niet gestart? Waarover moeten dit jaar nog afspraken worden gemaakt: over het onderzoek of over het decentraliseren van de concessie?

**Antwoord:**

De afspraken die nog gemaakt moesten worden hebben betrekking op het moment waarop het onderzoek gestart wordt. Zowel uw Kamer (Kamerstuk 29 684, nr. 131) als de Provincie Friesland (in het coalitieakkoord) roepen op te onderzoeken of en hoe de concessieverlening van de veerdiensten naar de Waddeneilanden overgedragen kan worden aan de Provincie. Ik heb eind vorig jaar een eerste gesprek gevoerd met de verantwoordelijk gedeputeerde. De gedeputeerde heeft een positieve intentie uitgesproken. Hierbij vinden we het beiden van belang dat de visie op het vaargeulbeheer helder is. Het open planproces Ameland heeft hierover voor Ameland inmiddels voor de korte termijn duidelijkheid gegeven. Wanneer de lange termijn oplossingen meer vorm krijgen ben ik voornemens om samen met de Provincie Friesland in 2018 een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de consequenties van de overdracht van het concessiebeheer en -verlening ter voorbereiding van politieke besluitvorming. De Provincie Friesland staat hier positief tegenover.

270

**Vraag:**

Wanneer komt de volgende Kamerbrief over windenergie, waarnaar u verwijst bij de toezegging dat de inventarisatie van de risico's van windturbines, in relatie tot de risicokaarten, zal worden betrokken bij de regelgeving ten aanzien van de Omgevingswet? Op welke wijze zal de regelgeving ten opzichte van windturbines gaan «landen» in de Omgevingswet?

**Antwoord:**

De algemene regels over externe veiligheid die voor windturbines in 2011 zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit gaan beleidsneutraal over in het Besluit activiteiten leefomgeving, één van de besluiten ter uitvoering van de Omgevingswet. De regels die betrekking hebben op de ruimtelijke inpassing van windturbines worden opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Specifiek voor de mogelijke risicoverhogende effecten van windturbines op activiteiten met gevaarlijke stoffen geldt dat voor buisleidingen dit al in bestaande regelgeving is opgenomen (Regeling externe veiligheid buisleidingen). Dergelijke regels staan ook in het ontwerp-Besluit kwaliteit leefomgeving. De risico's van windturbines op overige activiteiten met gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld Brzo-bedrijven, Basisnet Weg, Spoor, Water) worden nog geïnventariseerd. Zodra er meer zicht is op de consequenties zal ik u laten weten hoe dit kan worden ingepast in het genoemde besluit.

Het ligt in de rede om alle relevante gegevens over activiteiten met externe veiligheidsrisico's digitaal in beeld te brengen, dus ook van windturbines.

Voor zover deze vraag betrekking heeft op hoe het staat met de voortgang van het realiseren van de doelstellingen van wind op land, verwijs ik u naar de monitor die recent is aangeboden aan uw Kamer door de Minister van Economische Zaken (TK 33 612, nr 66).

271

**Vraag:**

Worden de streefwaarden uit het advies van eind 2017 meegenomen in het nieuwe advies van de Gezondheidsraad inzake de streefwaarden voor luchtkwaliteit, dat komt in het eerste kwartaal van 2018? Wanneer worden de rapporten precies aan de Kamer gestuurd?

**Antwoord:**

De Gezondheidsraad zal één advies over luchtkwaliteit uitbrengen. Oorspronkelijke planning daarvan was eind 2017. Recent heeft de Gezondheidsraad laten weten het advies over luchtkwaliteit naar verwachting in het eerste kwartaal 2018 af te ronden (zie ook Kst 30 175, nr. 257). Na afronding zal ik dit rapport met een beleidsappreciatie naar uw Kamer sturen.

272

**Vraag:**

Kan een overzicht worden gegeven van alle duurzaamheidsgerelateerde subsidies, zowel de regelingen die via het Rijk lopen als ook de regelingen die op provinciaal en gemeentelijk niveau worden verstrekt? Welke hiervan staan open voor particulieren/huishoudens?

**Antwoord:**

De subsidies die via het Rijk lopen zijn:

- de subsidieregeling Stichting Milieu Centraal voor het Programma Duurzaam Consumeren
- de subsidieregeling Stichting Milieukeur voor het programma Milieukeur en het EU Ecolabel
- de Subsidieregeling voor het Programma CIRCO en Nederland Circulair
- de Subsidieregeling aan Energie Centrum Nederland voor het Milieuprogramma

Deze subsidies staan niet open voor particulieren/huishoudens.

Er is geen inzicht in regelingen die op provinciaal en gemeentelijk niveau worden verstrekt, omdat die worden verantwoord op de begroting van regionale en lokale overheden.

273

**Vraag:**

Hoe kan het dat subsidie voor Milieucentraal al is ingeboekt in de begroting tot en met 2022 terwijl de Kamer zich hier nog over moet uitspreken tijdens een algemeen overleg? Welke prestatieafspraken zijn of worden gemaakt?

**Antwoord:**

De middelen voor de Subsidieregeling zijn gereserveerd in de Begroting en worden door vermelding in «Bijlage 4 Subsidieoverzicht» bij de begroting van Infrastructuur en Milieu aangekondigd. Deze reservering is bedoeld voor de kerntaak van Stichting Milieu Centraal conform de toezegging tijdens het AO Duurzaamheid en Milieu van 18 januari 2017. De subsidie zal worden toegekend na besluitvorming door de Minister op basis van een door de Stichting Milieu Centraal in te dienen aanvraag. De prestatieafspraken zullen onderdeel uit gaan maken van de te verstrekken subsidiebeschikking.

274

**Vraag:**

Op welk moment worden de evaluaties van Stichting Bodemcentrum en van de Code Maatschappelijke Participatie verwacht? Op welke wijze worden de aanbevelingen uit deze rapporten verwerkt?

**Antwoord:**

De resultaten van de evaluatie van de Stichting Bodemcentrum uitgevoerd door Ernst & Young Advisory zijn in maart 2017 beschikbaar gekomen. De resultaten zijn onder meer toegepast bij het verstrekken van de opdracht aan Stichting Bodembeheer Nederland, de opvolger van de Stichting Bodemcentrum.



De evaluatie van de Code Maatschappelijke Participatie wordt voorafgaand aan het NO MIRT 2017 aan uw kamer verzonden. De aanbevelingen uit dit rapport worden uitvoerig bestudeerd en worden meegenomen in het MIRT waar de aanbevelingen een nuttige bijdrage leveren.

275

**Vraag:**

Hoeveel wordt er in totaal uitgegeven aan concrete maatregelen gericht op het tegengaan van klimaatverandering? Welke maatregelen zijn dat?

**Antwoord:**

Klimaatbeleid beslaat een groot aantal sectoren, zoals landbouw, gebouwde omgeving, transport, industrie en is onderdeel van het beleid van verschillende departementen. Daarbij draagt het ingezette beleid in veel gevallen bij aan het tegengaan van klimaatverandering, maar is niet per definitie de primaire inzet. Het is daarom niet mogelijk om binnen de totale beleidsuitgaven, de specifieke uitgaven voor klimaat te onderscheiden.

**Begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor 2018 (34 775-XII)**

1

**Vraag:**

Hoeveel extra CO<sub>2</sub> wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?

**Antwoord:**

In de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 26 januari 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aangangsel-1271) is aangegeven: *«In het onderzoek dat is bijgevoegd in de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 november 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13/blg-142118), is aangegeven dat het effect van de totale landelijke snelheidsverhoging circa 1,7 kton per jaar bedraagt voor de NO<sub>x</sub>-emissie en circa 0,4 Mton voor de CO<sub>2</sub>-emissie. Hierbij is uitgegaan van het eindbeeld van de snelhedenkaart (130 km per uur op circa 77% van het autosnelwegennet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt.»*

2

**Vraag:**

Hoeveel extra NO<sub>x</sub> wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?

**Antwoord:**

Zie antwoord op vraag 1.

3

**Vraag:**

Hoeveel extra fijnstof wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?

**Antwoord:**

In het onderzoek dat is bijgevoegd in de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 november 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13/blg-142118), is aangegeven dat het effect van de totale landelijke snelheidsverhoging circa 33 ton per jaar bedraagt voor de PM10-emissie. Hierbij is uitgegaan van het eindbeeld van de

snelhedenkaart (130 km per uur op circa 77% van het autosnelwegennet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt.»

4

**Vraag:**

Hoeveel mensen worden er extra ziek of komen voortijdig te overlijden door de extra emissies als gevolg van de hogere maximumsnelheden?

**Antwoord:**

In de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu van 26 januari 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel-1271) is aangegeven: *«De snelheid wordt alleen verhoogd, indien blijkt dat wordt voldaan aan de milieunormen. Daartoe wordt getoetst aan grenswaarden die tot stand gekomen op basis van onder meer de effecten ervan op de gezondheid. Deze grenswaarden vormen dan ook het toetskader bij de verkeersbesluiten tot snelheidsverhoging aangezien dat het niveau is op basis waarvan het vastgestelde beleid is gebaseerd, zoals dat eerder ook is voorgelegd aan de Tweede Kamer. Derhalve worden er bij de besluiten tot lokale snelheidsverhoging geen schattingen gemaakt in termen van gederfde levensdagen.»*

5

**Vraag:**

Hoeveel mensen worden er extra ziek of komen voortijdig te overlijden door de extra fijnstofemissies als gevolg van de intensieve veehouderij?

**Antwoord:**

In de onderzoeksrapporten (zie Kamerstukken 28 973, nrs. 181 en 192) over de effecten van veehouderijen op de gezondheid van omwonenden (VGO) staat dat er in het VGO-onderzoekgebied elk jaar gemiddeld 1.650 mensen met een longontsteking op 100.000 inwoners zijn. Daarvan worden ruim 200 longontstekingen veroorzaakt door het wonen in de buurt van een pluimveehouderij of geitenhouderij. Bij pluimvee wordt dit waarschijnlijk veroorzaakt door fijnstof en endotoxinen (schadelijke bestanddelen van bacteriën). Bij geiten is de oorzaak onbekend. Deze rapporten zijn te vinden op de website van het RIVM.

6

**Vraag:**

Hoeveel stallen in de intensieve veehouderij zijn in 2016 gesloten omdat bij controle bleek dat ze teveel schadelijke stoffen uitstoten?

**Antwoord:**

Handhaving van milieuregelgeving voor stallen is een decentrale verantwoordelijkheid. Er is geen landelijk overzicht van stallen die in 2016 gesloten zijn, omdat zij teveel schadelijke stoffen uitstootten.

7

**Vraag:**

Hoeveel eigenaren van sjoemeldiesels hebben een oproep gekregen voor een software-update? Hoeveel eigenaren hebben hieraan gehoor gegeven? Hoeveel hebben (nog) geen oproep gekregen?

**Antwoord:**

Alle ruim 160.000 eigenaren van een voertuig van de Volkswagengroep dat voor een software-update in aanmerking komt, hebben een oproep ontvangen. Daaraan hebben ruim 105.000 eigenaren (66%) reeds gehoor gegeven en de update uit laten voeren.

8

**Vraag:**

Hoeveel NO<sub>x</sub>-uitstoot is voorkomen door software-updates van sjoemel-diesels en hoe verhoudt zich dat tot de denkbeeldige situatie dat al deze voertuigen gewoon aan de emissie-eisen hadden voldaan?

**Antwoord:**

Op verzoek van uw Kamer heeft de RDW een second opinion van de software-update bij Volkswagen uitgevoerd. In de vierde overzichtsbrief dieselfraude (TK 31 209, nr. 202) is hierover gemeld dat uit testen bij twee voertuigen blijkt dat de NO<sub>x</sub>-uitstoot van deze voertuigen na de update lager is. Bij een RDE-test van een Volkswagen Polo gaat het om een afname van 13%, waarna de uitstoot nog ruim 700% boven de norm ligt. En bij een RDE-test van een Volkswagen Tiguan om een afname van 26%, waarna de uitstoot nog ruim 550% boven de norm ligt. Omdat een RDE-test wordt gekenmerkt door variatie van rijomstandigheden en omdat het slechts om twee metingen gaat, mag geen absolute betekenis worden toegekend aan deze percentages. Wel is het een goede indicatie dat de NO<sub>x</sub>-uitstoot onder normale rijomstandigheden op de weg na de software-update lager zal zijn, waardoor de voertuigen weer voldoen aan de wettelijke eisen. Desondanks zijn deze emissies nog steeds fors hoger als in de situatie dat deze voertuigen aan de emissie-eisen hadden voldaan.

9

**Vraag:**

Wat zijn de verwachte kosten van het hoger beroep tegen de uitspraak in de rechtszaak aangespannen door Milieudefensie over de luchtkwaliteit?

**Antwoord:**

Er worden onder meer kosten gemaakt voor de landsadvocaat (in verband met verplichte procesvertegenwoordiging) en inschakeling van deskundigen ter voorbereiding van het hoger beroep. Omdat deze voorbereidingen momenteel nog gaande zijn is het op dit moment nog niet goed mogelijk om een reële inschatting te maken van de verwachte kosten.

10

**Vraag:**

Klopt het dat het Rijk geen onderzoek naar de emissies van voertuigen meer financiert, aangezien in de begroting op punt 20.01.01 (pagina 111) staat beschreven dat de bijdrage van het Rijk aan TNO voor het onderzoek naar emissies van voertuigen van ruim 3 miljoen euro in 2016 daalt naar minder dan twee ton in 2018 en niets voor de periode daarna?

**Antwoord:**

Nee, dit klopt niet. Er zijn al meerjarige opdrachten aan TNO gegund die in 2018 doorlopen. In 2018 wordt gezien of continuering van de onderzoeken ook in 2019 wenselijk is.

11

**Vraag:**

Wat is er concreet gedaan met het voornemen om internationale treinreizigers te ontzorgen, zoals overeengekomen op de Passenger Rail Summit in 2016?

**Antwoord:**

Tijdens de spoortop van 2016 hebben Nederland, Duitsland, België en Luxemburg afgesproken om zich gezamenlijk in te zetten voor het verbeteren van de zogenaamde cross border Passenger services op grensoverschrijdende treinreizen. Er is een vierlandenplatform opgericht.

In dat platform zijn de ministeries van België, Duitsland, Luxemburg en Nederland vertegenwoordigd en worden knelpunten op het vlak van Passenger services geïdentificeerd en samen met betrokken vervoerders en regionale overheden wordt gekeken naar mogelijke verbeteringen. In 2018 wordt, conform eerdere toezegging, over de voortgang gerapporteerd.

12

**Vraag:**

Wat zijn de prognoses voor CO<sub>2</sub>-emissies voor de luchtvaart tot 2023 en daarna?

**Antwoord:**

De internationale burgerluchtvaart is op dit moment verantwoordelijk voor ongeveer 1,5% van de totale door de mens veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als de luchtvaart groeit zoals verwacht, en de emissies van andere sectoren nemen af in het kader van het klimaatbeleid, zal de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de mondiale CO<sub>2</sub>-emissies toenemen. Hoeveel die bijdrage zal zijn, is nu niet goed in te schatten. De luchtvaart heeft zichzelf in ICAO verband de volgende doelen gesteld om hun CO<sub>2</sub> bijdrage te reduceren. Een verbetering van de brandstofefficiëntie met gemiddeld 2% per jaar tot 2050, vanaf 2020 klimaatneutrale groei (het invoeren van een emissieplafond) en een 50% reductie van de uitstoot in 2050 ten opzichte van de uitstoot in 2005. Het ombuigen van toenemende luchtvaartemissies naar een halvering moet vooral worden gerealiseerd via mondiale CO<sub>2</sub> compensatie en de toepassing van duurzame biokerosine.

13

**Vraag:**

Is de verwachte groei van de luchtvaart te verenigen met de klimaatdoelstellingen?

**Antwoord:**

De verwachte groei van de luchtvaart zal vanaf 2020 moeten worden gereduceerd of moeten worden gecompenseerd zoals omschreven in het mondiale systeem dat in 2016 is vastgesteld. Of dit voldoende is of dat aanvullende maatregelen nodig zijn zal nader worden onderzocht. In het mondiale systeem zijn revisiemomenten voorzien die de mogelijkheid bieden tot verdere aanscherping. Tot 2020 moet de Europese luchtvaart daarnaast onder het emissieplafond van het EU ETS blijven.

14

**Vraag:**

Hoeveel uitstoot van CO<sub>2</sub> is bespaard met het Corporate Biofuel Programme van uw ministerie en KLM en hoe verhoudt zich dat tot de totale CO<sub>2</sub>-emissie van KLM?

**Antwoord:**

Het Corporate Biofuel Programme is een initiatief van KLM. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is op 26 oktober 2016 voor een periode van 3 jaar toegetreden en betaalt jaarlijks een bepaald bedrag waarmee KLM biokerosine kan kopen en de uitstoot van de reizen van medewerkers van het Ministerie van IenM wordt gereduceerd. De hoeveelheid ingekochte duurzame biokerosine is afhankelijk van de marktprijs en de beschikbaarheid. Eind 2016 kon slechts een beperkt deel van het toegezegde bedrag nog worden ingezet. Derhalve werd in 2016 met de bijdrage van IenM 38,61 ton biokerosine ingekocht, waarmee een CO<sub>2</sub> besparing van 87,41 ton is gerealiseerd. Dit ten opzichte van een brandstofverbruik 96,75 ton van IenM medewerkers die met KLM vlogen. Dit staat gelijk aan

304,76 ton CO<sub>2</sub>. De gebruikte biokerosine leidt tot een gemiddelde CO<sub>2</sub> reductie van 71.87% vergeleken met fossiele kerosine.

15

**Vraag:**

Heeft het feit dat de tarieven van Schiphol veel lager zijn dan beoogd (plek negen in plaats van plek vier in de Europese ranglijst) bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van Schiphol voor prijsvechters? Is overwogen om met tariefstijging de groei te sturen?

**Antwoord:**

Het klopt dat het kostenniveau, uitgedrukt in het totaal van luchthavengelden, heffingen voor verkeersleiding en overheidsheffingen, op Schiphol relatief laag is. In het afgelopen decennium is Schiphol ten opzichte van de andere luchthavens in de benchmark «Luchthavengelden en Overheidsheffingen» aanzienlijk goedkoper geworden. In 2008 stond Schiphol, mede door de vliegbelasting, nog op een tweede plaats in de rangorde van duur naar goedkoop. Het is echter niet zo dat de prijs van een luchthaven de enige factor is die een rol speelt bij de keuze van low cost maatschappijen voor een luchthaven. Andere factoren zijn kwalitatieve aspecten van luchthavens, de beschikbaarheid van capaciteit op luchthavens en kenmerken van de lokale markt. De invloed van het kostenniveau op Schiphol op de aantrekkelijkheid voor low cost maatschappijen is dus niet eenduidig.

Wat betreft sturingsmogelijkheden dient te worden opgemerkt, dat de luchthaventarieven van Schiphol kostengerelateerd moeten zijn. Dat houdt in dat Schiphol niet meer in rekening mag brengen via de luchthaventarieven dan de daadwerkelijke kosten. Regelgeving bepaalt waar Schiphol zich bij de tariefvaststelling aan moet houden. Veel flexibiliteit heeft de luchthaven daarbij niet.