

- Nr. Vraag
- 1 a. Hoe verhoudt de prijs van 1.000 euro per vermeden ton CO₂ zich tot de prijs die voor een ton CO₂ wordt betaald in het Europese emissiehandelssysteem (ETS)?
b. Is dit verschil volgens u terecht? Zo ja, waarom?
c. Hoe ziet u de opmerking van de Algemene Rekenkamer dat met een andere besteding van dit geld het kabinet vermoedelijk meer CO₂ had kunnen besparen?
- 2 Kunt u aangeven binnen welke marges de prijs van een ton vermeden CO₂ uitkomt als de onzekerheid met betrekking tot de uitstootcijfers van auto's wordt meegenomen?
- 3 a. Als alle initiatieven van alle ministeries om CO₂ te reduceren bij elkaar worden opgeteld, hoeveel geven we hier dan aan uit, wat is de voortgang, wat zijn de doelstellingen, wat is het resultaat en wat is de verhouding opbrengsten/kosten?
b. Kan dit in een overzicht aan de Kamer worden gestuurd?
- 4 a. Hanteren andere landen ook soortgelijke maatregelen als Nederland om CO₂-reductie te bewerkstelligen?
b. Zo ja, welke maatregelen in welke landen voor welke kosten en met wel effect?
c. Zo nee, waarom heeft Nederland dan wel dergelijke regelingen en andere landen niet?
- 5 Hoe verhoudt de conclusie van de Algemene Rekenkamer zich tot de onderzoeksresultaten die TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) onlangs hebben gepubliceerd op het gebied van fiscale vergroeningsmaatregelen?
- 6 a. Heeft u wel zicht op de gederfde brandstofaccijnzen ten gevolge van de fiscale maatregelen voor zuinige auto's?
b. Zo ja, hoeveel is er gederfd?
c. Zo nee, waarom heeft u daar geen zicht op?
- 7 Bent u bereid om de fiscale maatregelen voor zuinige auto's stop te zetten, dan wel af te bouwen, gelet op de conclusies van de Algemene Rekenkamer?
- 8 Hoe verhouden de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's zich tot maatregelen op andere beleidsterreinen met hetzelfde doel bij bijvoorbeeld Economische Zaken, maar ook bij luchtkwaliteitsmaatregelen bij Infrastructuur en Milieu?
- 9 Hoe kan het dat het Ministerie van Financiën niet weet hoeveel mensen gebruik maken van de lage bijtelling?
- 10 Kan een totaalplaatje worden opgesteld van wat de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's exact kosten en opleveren, waarbij alle mogelijke en relevante aspecten worden meegenomen?
- 11 a. Hoe kijkt u aan tegen het feit dat de cijfers over de belastingderiving als gevolg van regelingen op het terrein van infrastructuur en milieu, zoals de milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijvingen milieu-investeringen (Vamil) gebaseerd zijn op schattingen?
b. Hoe wordt de effectiviteit van deze regelingen dan gemeten?
c. Kunt u per bovengenoemde regeling aangeven wat de afrekenbare doelstelling is?
d. Kan de effectiviteit per bovengenoemde regeling worden aangegeven en kan daarbij ook worden aangegeven of wordt voldaan aan de doelstellingen?
e. Hoe betrouwbaar acht u het beleid met betrekking tot fiscale maatregelen inzake zuinige auto's, gezien het feit dat de cijfers gebaseerd zijn op schattingen?

- Nr. Vraag
- 12 Hoe kan het dat het niet precies bekend is voor welke auto's de lage bijtelling wordt toegepast?
- 13 a. Hoe zeker is het dat de versnelde daling van CO₂-uitstoot sinds 2007 in Nederland samenhangt met Nederlands beleid?
b. Vindt u dat dit een heldere en duidelijke conclusie is?
c. In hoeverre hangt de CO₂-uitstoot samen met Nederlands beleid?
- 14 Kunt u aangeven of er verschil is tussen de enerzijds aanbeveling van de Rekenkamer om na te gaan of er kosteneffectievere maatregelen mogelijk zijn om CO₂-uitstoot in de sector verkeer en vervoer te verminderen, en anderzijds uw reactie daarop u zult nagaan of er meer kosteneffectieve maatregelen voor CO₂-reductie mogelijk zijn?
- 15 Welke rol heeft u bij het opstellen van de Autobrief II?
- 16 Welke maatregelen gaat u nemen om de informatie aan de Kamer inzake het beleid ter stimulering van de vraag naar zuinige auto's te verbeteren, nu de Rekenkamer aangeeft dat er mogelijkheden tot verbetering zijn?
- 17 a. Kunt u aangeven wat precies de prestatie-indicatoren zijn bij de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)?
b. Welke doelstellingen zijn er?
- 18 a. Welke afspraken zijn met de regio's gemaakt inzake de besteding van BDU-gelden?
b. Hoe kan het dat er flinke reserves zijn opgebouwd bij de regio's?
c. Bent u bereid te kijken of deze reserves eerst gebruikt moeten worden voordat nieuwe BDU-gelden naar de regio's gaan?
- 19 Hoeveel reserves zijn er momenteel per regio met betrekking tot BDU?
- 20 Waarom wordt van de regio's en provincies niet verwacht dat ze een één op één relatie leggen tussen de BDU en de realisatie van beleidsdoelen?
- 21 a. Wat zijn nu precies de afspraken met de regionale overheden ten aanzien van de bestedingen van de BDU-gelden?
b. Welke doelen worden hierover gesteld?
c. Welke afspraken zijn gemaakt met betrekking tot daadwerkelijke besteding?
- 22 a. Worden alle ambities van provincies en stadsregio's ook daadwerkelijk uitgewerkt in regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen?
b. Welke rol heeft u in het beoordelen hiervan aangezien u de BDU-middelen verstrekt?
- 23 Hoe beoordeelt u de hoogte van de BDU-reserves (totaal circa 2 miljard euro)? Kan worden toegelicht welk nut en welke noodzaak ermee gepaard gaan?
- 24 Kunt u per regio toelichten voor welke modaliteit de jaarlijkse BDU-uitkering en de BDU-reservering worden benut danwel gereserveerd?
- 25 Kunt u toelichten welke Rijksbeleidsdoelen betrokken worden bij de overheveling van de BDU naar het provinciefonds?
- 26 a. Hoe kan het dat niet bekend is of het aantal door reizigers meegemaakte aantal incidenten is verminderd?
b. Waarom is de methode om dit te meten veranderd? Wat is in 2013 het aantal incidenten geweest en wat is de doelstelling?
- 27 Wanneer is het regionaal openbaar vervoer doelmatig in uw ogen?
- 28 a. Waarom vindt er geen of onvoldoende evaluatie plaats van de BDU?
b. Wanneer wordt de BDU geëvalueerd en wanneer komen de resultaten ervan naar de Kamer?

- Nr. Vraag
- 29 Over welke doelen heeft u het in uw reactie op het rapport van de Rekenkamer met betrekking tot BDU, waarover u overleg voert met de ketenpartners?
- 30 Kunt u aangeven waarom een structurele waarborging van het inkoopbeheer bij het kerndepartement nog niet verzekerd is?
- 31 Waarom zijn drie van de beheersmaatregelen onder het kopje «onvolkomenheid Inkoopbeheer» nog niet op orde?
- 32 Is er een «rode lijn» te distilleren uit de voor 11,3 miljoen euro aan fouten en 8,3 miljoen euro aan onzekerheden?
- 33 Werkt naar uw mening de beheersregel om gemotiveerd af te wijken van geldende aanbestedingsregels? Waaruit blijkt dat, in het licht van de 11,3 miljoen euro aan onrechtmatige aanbesteding?
- 34 Waarom neemt u de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer niet over, om de nog ontbrekende beheersmaatregelen op te nemen die afwijking van de geldende aanbestedingsregels helpen voorkomen? Wat is er mis mee om alle directies te verplichten de inkoopafdeling te betrekken in de gehele aanbestedingsprocedure en daarop toe te zien?
- 35 Bent u bereid om de inschakeling van het IUC (Inkoop Uitvoeringscentrum) niet alleen te overwegen, maar ook daadwerkelijk hiertoe te besluiten indien geen daling is opgetreden van het aantal afwijkingen bij de tweede kwartaalrapportage over 2014? Zo nee, waarom niet?
- 36 Zijn de risico's ten aanzien van de noodzakelijke informatiebeveiliging bij uw ministerie in beeld?
- 37 Wordt de strijd tegen de computerhackers gewonnen ten aanzien van de risico's voor waterveiligheid en transport, zoals voor de sluizen van de Afsluitdijk of IJmuiden, of de verkeersregulering bij de Rijkswegen door onvoldoende informatiebeveiliging?
- 38 Wat gaat u doen nu u de aanbeveling voor de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging overneemt?
- 39 Wat zullen naar uw inschatting de investeringen (gaan) bedragen die nodig zijn om de beveiliging tegen computerhackers op het juiste niveau te brengen? Kan dit uitgesplitst worden naar de terreinen hoofdwatersysteem, hoofdvaarwegsysteem en het hoofdwegennet?
- 40 Op welk moment gaat u een besluit nemen over de verdere aanpak van het vraagstuk van informatiebeveiliging en dit zichtbaar maken in een duidelijke planning voor de komende jaren en het RWS-jaarplan? Worden hierbij de risico's die daaruit voortvloeien geëxpliciteerd, evenals de ambitie en de kosten in termen van geld en menskracht? Zo nee, waarom niet?
- 41 a. Wanneer zijn de problemen – ontstaan door de fusie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie – waarmee de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worstelt, overwonnen?
- b. Kunt u hierbij een concrete planning geven van de probleemanalyse, de afgeronde verbeterplannen en de dossiervorming om het verbetertraject ILT-breed te kunnen volgen?
- 42 Hoe kan het dat bij de directie bedrijfsvoering van de ILT geen dossier beschikbaar was over het verbetertraject, en ook niet over de ingezette en uitgevoerde herstelacties vóór september 2013? Op welke wijze weet u of het management van ILT voldoende sturing geeft aan dit traject?
- 43 Wat is daarbij het doel, de strategie om dat doel te bereiken en wat is het tijdsplan? Hoe gaat u hierop toezien?
- 44 Wat is uw reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer inzake de onvolkomenheden bij de ILT?

- Nr. Vraag
- 45 Klopt het dat Rijkswaterstaat de eisen in Design, Build, Finance and Maintain (DBFM-) contracten soms aanpast? Zo ja, in hoeveel gevallen is dat gebeurd?
- 46 Hoeveel van de 59 in 2013 afgegeven eersteklasabonnements bij het kerndepartement voldoen aan wet- en regelgeving?
- 47 Hoeveel van de in 2013 150 afgegeven eersteklasabonnements bij Rijkswaterstaat voldoen aan de wet- en regelgeving?
- 48 Hoeveel uitzonderingen zijn er geconstateerd bij invoering van de Mobiliteitskaart, die is ingevoerd op 1 januari 2014?