

Vergaderjaar 2014–2015

**34 000 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015**

**Nr. 6**

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

Vastgesteld 8 oktober 2014

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

De vragen zijn op 24 september 2014 voorgelegd. Bij brief van 7 oktober 2014 zijn ze door de Minister en de 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 Dekken

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

**Vraag:**

Kunt u aangeven onder welke begrotingsartikelen, en daarbinnen op welke onderdelen, vrije ruimte is in de begroting? Welke middelen kan de Kamer, indien gewenst, op een andere manier bestemmen dan u voorstelt?

**Antwoord:**

Om inzicht te geven in de mate van budgetflexibiliteit wordt, in lijn met de Comptabiliteitswet artikel 5, op HXII per artikel in de tabel «Budgettaire gevolgen van beleid» procentueel weergegeven welk deel juridisch verplicht is. Juridisch verplichte uitgaven zijn als zodanig bestempeld op grond van verdrag, wet, koninklijk besluit, ministeriële regeling, beschikking, verbintenis of een vastgelegde afspraak tussen dienstonderdelen.

Het niet-juridisch verplicht deel geeft een indicatie van de budgetflexibiliteit. In de tekst onder de tabel wordt op artikelonderdeel beschreven waar deze middelen voor bestemd zijn, bijvoorbeeld budgetten die bestuurlijk gebonden zijn op grond van een convenant. In beginsel kan de Kamer deze budgetten een andere bestemming geven. Het alternatief inzetten van deze middelen kan gevolgen hebben voor het betreffende beleidsterrein. Immers, deze middelen kunnen niet langer worden ingezet voor de doelstelling waar ze voor zijn gereserveerd.

2

**Vraag:**

Wat wordt, naast de digitalisering binnen de Laan van de Leefomgeving, voor 2015 gereserveerd om de ICT-problematiek bij het ministerie op orde te krijgen?

**Antwoord:**

Er is in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geen apart budget gereserveerd om eventuele ICT-problematiek op te vangen. Middelen voor beleidgerelateerde nieuwe ICT-ontwikkelingen en voor beheer en onderhoud van bestaande systemen zijn onderdeel van het desbetreffende beleidsartikel.

3

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle subsidies vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2014 en 2015 die niet zijn besteed aan bestuurlijke afstemming?

**Antwoord:**

Het overzicht van subsidies in 2014 en 2015 die niet zijn besteed aan bestuurlijke afstemming staan opgesomd in het subsidieoverzicht dat als bijlage bij de lenM begroting 2014 en 2015 is gevoegd.

4

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle subsidies vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2014 en 2015 die zijn besteed aan adviesorganen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving?

**Antwoord:**

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is onderdeel van het departement van lenM en ontvangt derhalve geen subsidies. In het lenM jaarverslag 2013 en de begroting 2014 is aangegeven dat de programmamiddelen van PBL worden verantwoord onder artikel 97 en de apparaatskosten onder artikel 98.

In de subsidiebijlage in de begroting wordt een overzicht gegeven van alle via lenM verstrekte subsidies, waaronder ook subsidies aan adviesorganen.

5

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat de prijs is van een gemiddeld advies dat gevraagd wordt aan het Planbureau voor de Leefomgeving? En hoeveel adviezen heeft het Planbureau voor de Leefomgeving in 2014 opgeleverd?

**Antwoord:**

Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) is geen adviesraad, maar het nationale onderzoeksinstituut ten behoeve van de politiek-bestuurlijke afweging op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Strategische beleidsanalyses vormen de kern van het PBL-werk. Het planbureau verricht verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Als inhoudelijk onafhankelijk instituut dat organisatorisch onderdeel uitmaakt van de rijksoverheid doet het PBL zowel gevraagd als ongevraagd onderzoek dat beleidsgericht en wetenschappelijk gefundeerd is. In de periode 1 jan–15 sept heeft het PBL circa 125 publicaties uitgebracht.

6

**Vraag:**

Welke prijsbijstellingen gelden er over de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor 2015 en wat zijn daarvan de budgettaire consequenties?

**Antwoord:**

Op de begrotingen vindt er prijsbijstelling plaats op basis van de zowel de Index Netto Materiële Overheidsconsumptie (IMOC) als de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). De IMOC is van toepassing op de prijsgevoelige budgetten voor personele en materiële uitgaven en de IBOI op de prijsgevoelige programmabudgetten. Voor het uitkeren van prijsbijstelling op basis van deze indices reserveert het kabinet jaarlijks budget op een aanvullende post. Voor een meer uitgebreide toelichting op deze systematiek verwijs ik naar het antwoord op IF vraag 26.

7

**Vraag:**

Hoe komt het dat er wederom een kasprobleem is bij het Infrastructuurfonds en het Deltafonds?

**Antwoord:**

Eén van de pijlers van dit kabinet is het op orde houden van de overheidsfinanciën. Net als in de vorige begroting is er daarom gekozen voor het deels niet uitkeren van de prijsbijstelling aan de vakdepartementen. Om deze reden heb ik het Infrastructuurfonds en het Deltafonds opnieuw vanuit de resterende investeringsruimten van de modaliteiten op prijspeil moeten brengen. Dit is de herkomst van het kasprobleem, zoals ik heb toegelicht in het antwoord op vraag 6 over het Infrastructuurfonds.

8

**Vraag:**

Wat zijn de gevolgen van dit kasprobleem in de praktijk? Betekent dat er minder kan worden uitgegeven in 2017?

**Antwoord:**

Dit kasritmeprbleem heeft vooralsnog geen consequenties in de praktijk door de gekozen verwerking via de minregels op de investeringsruimten

van de fondsen. Uiterlijk bij de ontwerpbegroting 2017 vindt er besluitvorming op welke wijze het kasritmeprobleem wordt opgelost. Afhankelijk van de uitkomst van deze besluitvorming kan ik op dat moment een toelichting geven op de consequenties voor het jaar 2017 en verder.

9

**Vraag:**

Welke oplossingsmaatregelen worden verkend ten aanzien van het kasprobleem en in hoeverre is hier sprake van een structureel probleem?

**Antwoord:**

In het geval er kasruimte in de jaren met een kasritmeprobleem ontstaat door meevallers en/of betalingsvertragingen zet ik deze met prioriteit in voor het oplossen van het kasritmeprobleem in dat jaar. Er is geen sprake van een structureel probleem, omdat de dekking van de minbedragen is gereserveerd binnen de investeringsruimten in latere jaren.

10

**Vraag:**

Welke middelen zet u in om dit kasprobleem in de toekomst te voorkomen?

**Antwoord:**

Hiervoor verwijst ik naar het antwoord op vraag 9 bij de Hoofdstuk XII begroting.

11

**Vraag:**

Welke partners bedoelt u precies, als u schrijft dat u nadrukkelijk de samenwerking met bekende en nog onbekende partners zoekt?

**Antwoord:**

Daarmee bedoel ik ten eerste de partners met wie we al langer gewend zijn samen te werken, zoals provincies, gemeenten, waterschappen, grote bedrijven, universiteiten, en de bekende maatschappelijke organisaties zoals ANWB of De Groene Zaak. Die willen we nog nadrukkelijker betrekken bij ons beleid. Ten tweede gaat het om partners met wie we nog nauwelijks of niet samenwerken, zoals grote bedrijven in een regio, MKB, ICT-bedrijfjes, kunstenaars, energieke organisaties en burgers, etc. Deze contacten ontstaan op basis van initiatieven uit de samenleving. We nodigen dergelijke nieuwe partners uit om mee te denken en mee te werken om onze beleidsdoelen dichterbij te brengen.

12

**Vraag:**

Kan worden aangegeven wat de nieuwe aanpak bereikbaarheid betekent voor het huidige beleid en de huidige investeringsbeslissingen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport? Welke aanpassingen zijn en worden er precies doorgevoerd? Wat verandert er ten opzichte van 2013? Wat betekent dit voor de investeringen in het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

Het huidige meerjarenprogramma infrastructuur, Ruimte en transport (t/m 2028) wordt volgens afspraak uitgevoerd. De investeringsbeslissingen in dat kader blijven ongemoeid.

13

**Vraag:**

Wat is het tijdpad voor de implementatie van de nieuwe aanpak bereikbaarheid, wanneer zijn de resultaten bekend en op welke wijze wordt de Kamer geïnformeerd?

**Antwoord:**

Ik heb uw Kamer in de MIRT Brief d.d. 18 november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25) geïnformeerd over de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven (Meer Bereiken), waarmee bereikbaarheidsopgaven van de toekomst op een andere wijze benaderd worden. De nieuwe aanpak wordt tegelijkertijd in de praktijk ontwikkeld en toegepast. In de loop van 2014 zijn vijf brede MIRT Onderzoeken en twee MIRT Verkenningen rond bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn gestart, in vijf regio's en op twee goederenvervoercorridors. Deze onderzoeken en verkenningen hebben een verwachte looptijd van circa twee jaar. In de loop van 2016 komen de resultaten van de onderzoeken derhalve beschikbaar. Ik zal uw Kamer informeren over de ervaringen met de nieuwe aanpak en de uitkomsten van de onderzoeken via de reguliere MIRT brieven.

14

**Vraag:**

Wat zijn precies de doelstellingen als het gaat om gedragsverandering en vraagbeïnvloeding in het kader van de nieuwe aanpak bereikbaarheid? Hoe wordt hier invulling aan gegeven en hoe wordt de keuzevrijheid van individuen geborgd?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven bij vraag 13 is de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven in ontwikkeling. De doelstelling daarbij is te bezien of de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst met creatieve, slimme oplossingen kunnen worden aangepakt, gegeven maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die in het verschiet liggen. Net als bij Beter Benutten is het doel daarbij de reiziger en zijn gedrag meer centraal stellen. Het algemene doel om de reiziger meer keuzemogelijkheden te bieden, bijvoorbeeld via betere reisinformatie en een slimme inrichting die andere manieren van reizen ondersteunt.

15

**Vraag:**

Welke stappen worden er in 2015 gezet om de projecten Blankenburg-tunnel, Ring Utrecht en A13-A16 te realiseren?

**Antwoord:**

In de Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten in het MIRT Projectenoverzicht 2015, en op de betreffende projectbladen, is de planning van deze projecten opgenomen. Daarin is onder andere te lezen dat voor alle genoemde projecten in 2015 een ontwerp-tracébesluit verwacht wordt. In het voorjaar van 2015 zal ik u opnieuw over de voortgang van deze (en alle andere) Tracéwet-projecten informeren.

16

**Vraag:**

Op welke wijze worden innovaties in grote steden benut? Welke voorbeelden van innovaties uit 2014 zijn er en op welke wijze heeft u hierop ingespeeld?

**Antwoord:**

Het Rijk kan zorgen voor de juiste randvoorwaarden, opdat innovaties in steden tot stand komen die bijdragen aan maatschappelijke en (nationale) beleidsdoelstellingen, of de totstandkoming daarvan extra stimuleren,

bijvoorbeeld door het bevorderen van het ontwikkelen en delen van kennis en informatie.

Een ander initiatief waarmee het Rijk de komende tijd innovaties wil stimuleren is door het koppelen van de opendata-estafette (dit najaar) en de innovatie-estafette (in 2016) aan het thema «Smart Cities».

Een inspirerend voorbeeld van een innovatie die al gerealiseerd is, vind ik de waterpleinen in Rotterdam. Bij droog weer een plek voor recreatie, bij zware regenval een tijdelijke waterberging. Dit idee is ontstaan via een initiatief van lokale partijen voor de herinrichting van Benthemplein, lenM heeft bijgedragen aan de uiteindelijke realisatie.

17

**Vraag:**

In hoeverre erkent u dat het organiseren van goed spoorgoederenvervoer voor de komende tien jaar een grote prioriteit moet zijn voor 2015? Hoe komt dit tot uitdrukking? In hoeverre worden verladers betrokken in het traject?

**Antwoord:**

Ik zie het organiseren van goed spoorgoederenvervoer inderdaad als een belangrijke prioriteit: in 2015, maar ook in de jaren daarna. Het belang van het spoorgoederenvervoer en de wijze waarop dit door het Rijk wordt ondersteund is uitgewerkt in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2) die ik op 28 maart 2014 aan de Kamer heb gestuurd (Kamerstuk 29 984, nr. 474) en het «Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer» dat als bijlage daarbij is gevoegd. Met de verdere uitwerking van de LTSA en de realisatie van de PHS goederencorridors wordt de komende jaren verder gewerkt aan het verbeteren van het spoorgoederenvervoer. De verladers zijn daarbij betrokken: zij zijn vertegenwoordigd aan de inmiddels ingerichte spoorgoederentafel (actie 30 LTSA) die de uitwerking van de in de LTSA geformuleerde acties ter hand zal nemen.

18

**Vraag:**

Hoe wordt bij het bepalen van de risico's van overstromingen rekening gehouden met de verwachte krimp of toename van de bevolking in regio's?

**Antwoord:**

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van het Trans Atlantic Market scenario, zoals door het CPB wordt gehanteerd. Dit betreft een gematigd sociaal economisch scenario, waarbij wordt uitgegaan van een economische groei, oa gebaseerd op een lage bevolkingsgroei. Eens in de 12 jaar zullen de aannames die aan de basis van de nieuwe normen liggen bekeken worden en waar nodig bijgesteld.

19

**Vraag:**

Hoe ziet u de rol van de overheid in de veranderende verhoudingen (van traditioneel hiërarchisch naar meer gelijkwaardig) met regio en bedrijfsleven?

**Antwoord:**

De veranderende verhoudingen tussen overheden en samenleving herken ik. Ik vind het van belang om hierop in te spelen. Bij de planvorming laten we burgers en bedrijven aan de voorkant participeren. Hun kennis, ideeën, initiatieven en investeringsbeslissingen zijn immers hard nodig om de opgaven en projecten te kunnen verwezenlijken. Met de Vernieuwing MIRT (brede blik, maatwerk, samenwerken) wordt ook ingespeeld op de veranderende verhoudingen. Dit jaar worden de Bestuurlijk Overleggen

MIRT gevoerd op locatie in de regio waardoor ook semi-publieke, private en maatschappelijke organisaties kunnen deelnemen aan het gesprek. Voorafgaand aan het Nota-overleg MIRT informeer ik uw Kamer over de uitkomst van de BO's MIRT 2014.

20

**Vraag:**

Hoe zien de proeven met betrekking tot zelfrijdende voertuigen eruit en op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

**Antwoord:**

Ik heb de kamer in juni geïnformeerd over mijn ambities met betrekking tot zelfrijdende voertuigen (Kamerstuk 31 305, nr 210). Belangrijk onderdeel is het faciliteren van testen van zelfrijdende voertuigen op de openbare weg.

De invulling van de testen is afhankelijk van de aanvragen van private en/of wetenschappelijke partijen. De RDW is verantwoordelijk voor de ontheffingverlening. Op dit moment gaat het om aanvragen van consortia die zgn. «platooning trucks» (vrachtwagens die treintje rijden) willen testen en voorzie ik een aanvraag voor een zelfrijdend voertuig op lage snelheid.

Ik verwacht u begin 2015 over de stand van zaken te informeren.

21

**Vraag:**

Welk budget is er op dit moment vanuit het Rijk jaarlijks beschikbaar om de aansluiting van Rijkswegen op provinciale en gemeentelijke wegen beter te maken? En welk budget stellen gemeenten en provincies ter beschikking?

**Antwoord:**

Bij het verbeteren van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet is sprake van maatwerk. Soms draagt een verbetering bij aan de doorstroming op het HWN. In dat geval wordt het project op initiatief van RWS uitgevoerd en met rijksmiddelen gefinancierd. In veel gevallen is er sprake van een gezamenlijk belang en dragen zowel Rijk als regionale partners financieel bij. Soms is er sprake van alleen een regionaal belang en draagt alleen de regio bij. Daarbij komt dat verbetering en reconstructie van aansluitingen vaak onderdeel is van grotere aanlegprojecten. Ik kan alleen inzicht geven in de specifieke maatregelpakketten gericht op het verbeteren van aansluitingen tussen HWN en OVN, die in mijn begroting zijn opgenomen. Hierbij wordt er ook inzicht gegeven in de bijdragen van regionale overheden.

1. Allereerst is momenteel het programma aansluitingen in uitvoering. In mijn begroting is hiervoor een bedrag van ruim € 99 mln opgenomen. De regio draagt bijna € 38 mln hieraan bij. Dit betreft verbetering van de aansluitingen A15/N3, A16/N3, A4 Prins Clausplein, A16 Mijlweg, N57/N218 en A20 Schieplein.
2. Daarnaast kijk ik in het kader van het programma beter benutten hoe samen met regionale partners en bedrijfsleven de bereikbaarheid kan worden verbeterd. Binnen dit programma wordt ook een aantal aansluitingen tussen HWN en OVN gerealiseerd. Voor het realiseren van de verbetering van aansluitingen die door Rijkswaterstaat worden gerealiseerd is een budget van circa € 34 mln gereserveerd. De regio draagt hieraan circa € 10 mln bij. Het gaat daarbij onder andere om de aansluitingen A6 Lelystad, A13 Rijswijk-Ypenburg, A44 aansluiting Flora, A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijkweg, A12 Grijsoord-Ede oprit Oosterbeek, knooppunt Velperbroek, N14-A4 Leidschendam, Kanaleneiland, A2 afrit Papendorp, A1 Bunschoten, A2 Nieuwegein, A12 Laagraven en A27 Veemarkt. Daarnaast wordt

binnen het programma beter benutten ook een aantal aansluitingen tussen OVN en HWN door de regio gerealiseerd.

22

**Vraag:**

Kunnen de doelstellingen van de vernieuwde aanpak met betrekking tot Beter Geïnformeerd op Weg worden aangegeven? Kan worden aangegeven wat het precieze tijdpad is van de implementatie van de aanpak, wanneer de eerste resultaten worden verwacht en op welke wijze de Kamer geïnformeerd wordt? Kan worden aangegeven wat dit betekent voor de beschikbare financiën in het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

De doelstellingen van het actieprogramma Beter Geïnformeerd zijn:

1. Verbeteren van de dienstverlening naar reizigers, door middel van betrouwbare en actuele reisinformatiediensten;
2. Uitdagen van het Nederlandse bedrijfsleven, ter versterking van de nationale en internationale concurrentiepositie;
3. Bijdragen aan het realiseren van de lenM beleidsdoelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid;
4. Verbeteren van de effectiviteit en efficiëntie van publiek verkeersmanagement: «meer met minder»

De uitvoeringsagenda «Connecting Mobility» is nu op hoofdlijnen uitgewerkt voor 2014–2016. Jaarlijks wordt de agenda geactualiseerd en in een jaarplan vertaald. De Routekaart is opgesteld voor 2013–2023. De Kamer wordt jaarlijks schriftelijk gerapporteerd. De eerste rapportage zal ik u begin 2015 toesturen.

23

**Vraag:**

Kan voor de op pagina 11 genoemde MIRT-onderzoeken en -verkenningen worden aangegeven wat de resultaten zijn van de nieuwe aanpak ten opzichte van de tot op heden gangbare aanpak? Tot welke andere beslissingen heeft het geleid? Heeft het een versnelling van het proces tot gevolg? Wat betekent de nieuwe aanpak voor de beschikbare financiën in het Infrastructuurfonds? En wordt door deze nieuwe aanpak ook aanspraak gemaakt op middelen buiten het Infrastructuurfonds? Worden er bijvoorbeeld andere rijksbegrotingen aangesproken en zo ja, in welke mate? En betekent deze nieuwe aanpak ook dat er andere gelden op regionaal niveau beschikbaar zijn gesteld?

**Antwoord:**

Als het gaat om de beschikbare financiën in het Infrastructuurfonds, geldt dat voor de brede MIRT onderzoeken naar bereikbaarheidsopgaven – buiten studiebudgetten – nog geen middelen gekoppeld zijn aan de opgaven die worden onderzocht. Voor de Verkenning Noordkant Amsterdam (A7/A8 Coentunnel – Purmerend Noord) is een reservering getroffen van € 300 miljoen op het Infrastructuurfonds. Daarnaast is een reservering van € 51 miljoen getroffen voor de MIRT Verkenning Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport. Voor de beantwoording van deze vragen verwijs ik kortheidshalve naar de antwoorden op de vragen 13 en 38.

24

**Vraag:**

Hoe groot is de fileafname dankzij het programma Beter Benutten?

**Antwoord:**

De doelstelling van het programma Beter Benutten is het reduceren van de files met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van



het land. De eerste resultaten van het programma laten zien dat we op de goede weg zijn om de doelstelling van het programma te behalen. Op basis van de eerste inzichten bij 30 van de in totaal 300 maatregelen blijkt dat reeds 13.500 spitsmijdingen per etmaal zijn gerealiseerd. Dat wil zeggen dat in januari 2014 circa 1/5 deel van de beoogde doelstellingen is bereikt. De voortgang in de uitvoering van het programma en de daarmee behaalde effecten worden periodiek gemeten. Zodra ik in dit kader over nieuwe informatie beschik, zal ik u hierover in het kader van het MIRT-proces (Kamerstuk 32 500 A, nr. 81) nader informeren.

25

**Vraag:**

Kunnen de resultaten van Beter Benutten benoemd worden in relatie tot de uitgaven eraan? Hoe verhoudt zich dit tot de ambitie in het vervolgprogramma van 10% minder files? Is dit ten opzichte van de nul-situatie voor aanvang van Beter Benutten I of voor aanvang van het vervolgprogramma? Wat zijn de bijdragen hieraan vanuit private partijen? Welke financiële middelen zijn er precies beschikbaar voor Intelligent Transport Systems (ITS)?

**Antwoord:**

Op basis van de ervaring met het programma tot nu toe kan gesteld worden dat de aanpak van Beter Benutten een effectieve aanvulling is op het bouwen en uitbreiden van infrastructuur. Het programma wordt daarom de komende jaren vervolgd in 12 regio's met de meeste spitsdrukte. Het streven is om met dit Vervolgprogramma nog beter aan te sluiten op de beleving en de behoeften van de reiziger en de vervoerder. De ambitie voor dit Vervolgprogramma is tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten, waarbij er vanuit wordt gegaan dat de resultaten uit het lopende programma zijn gerealiseerd. In totaal wordt voor het Vervolgprogramma € 600 miljoen gereserveerd, in gelijke verhouding verdeeld tussen Rijk en regiopartijen (regionale overheden en bedrijfsleven). Momenteel wordt in alle 12 regio's gewerkt aan de invulling van de regionale maatregelpakketten. Zodra deze pakketten zijn vastgesteld kan een uitspraak worden gedaan over de aard en omvang van de bijdragen vanuit private partijen. In het lopende programma Beter Benutten hebben Rijk en regio 170 mln. beschikbaar gesteld voor ITS maatregelen. In het vervolg op Beter Benutten hebben Rijk en regio afgesproken tenminste 10% (60 mln.) van de beschikbare middelen aan te wenden voor gezamenlijke ITS maatregelen.

26

**Vraag:**

Voor welk deel van het wereldwijde klimaatprobleem is Nederland verantwoordelijk en hoe groot is de afname ervan dankzij het Energieakkoord?

**Antwoord:**

De Nederlandse uitstoot van CO<sub>2</sub> ligt op dit moment iets onder de 200 Mton, ongeveer 0,4 procent van de wereldwijde uitstoot. Om het klimaatprobleem effectief aan te pakken zijn een wereldwijde aanpak en bijdragen van alle landen nodig. Dat is de inzet van het beoogde nieuwe klimaatakkoord in Parijs (2015).

In de doorrekening van het Energieakkoord (september 2013) ramen PBL en ECN een CO<sub>2</sub> reductie van 16 tot 17 miljoen ton (Mton CO<sub>2</sub>-eq) in 2020. Een afname van bijna 10%.

27

**Vraag:**

Wanneer zal uw uitgewerkte Klimaatagenda naar de Kamer worden gestuurd?

**Antwoord:**

Op 4 oktober 2013 heeft u de uitgewerkte Klimaatagenda ontvangen.

28

**Vraag:**

Wanneer en hoe wilt u beginnen met het opstellen van een visie voor het bereiken van een volledig duurzame energievoorziening in 2050?

**Antwoord:**

Binnenkort zal de Minister van Economische Zaken uw Kamer hierover informeren

29

**Vraag:**

Denkt u al na over concrete tussendoelen op de terreinen van duurzame energie en energiebesparing, zoals voor 2035, 2040, 2050 en verder?

**Antwoord:**

Thans worden in Europees verband doelen geformuleerd voor 2030, die in lijn zijn met het reductiedoel van 80–95% in 2050. De Kabinetsinzet hierop is verwoord in de brief over EU-doelen klimaat en energie 2030 van 26 september j.l. Zoals bekend is het kabinet daarbij voorstander van een Europees reductiedoel voor broeikasgassen van ten minste 40% en het realiseren van dit doel op een kosteneffectieve wijze. Die Europese ambitie zou eigenlijk nog hoger moeten liggen, uiteraard in mondiale context waarbij de EU de bereidheid moet hebben om verder te gaan indien de rest van de wereld ook stappen wil zetten.

30

**Vraag:**

Wat zijn de andere leden van de Green Growth Group?

**Antwoord:**

De Green Growth Group bestaat inmiddels uit de volgende landen: België, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Portugal, Slovenië, Spanje, het VK en Zweden.

31

**Vraag:**

Op welke concrete punten is de Green Growth Group bezig met positiebepaling, en wanneer zal ze hiermee naar buiten komen?

**Antwoord:**

Op 3 maart heeft de Green Growth Group een statement aangenomen, waarin de groep reageert op de hoofdlijnen van het klimaat- en energiepakket. Daarin onderschrijft de Green Growth Group een overkoepelend broeikasgasdoel van ten minste 40% en een EU doel van ten minste 27% voor hernieuwbare energie. Ook pleit de Green Growth Group voor versterking van het EU emissiehandelssysteem. Momenteel circuleren er geen plannen binnen de Green Growth Group voor andere statements; de focus ligt in de aanloop naar de Europese Raad op het bereiken van een akkoord over een ambitieus broeikasgasdoel.

32

**Vraag:**

Welke middelen gebruikt IenM voor het stimuleren van initiatieven uit de samenleving op het gebied van klimaatbeleid?

**Antwoord:**

Veel lokale klimaatinitiatieven vinden hun eigen weg en worden op lokaal niveau goed opgepakt. Daar waar behulpzaam om initiatieven verder te brengen wordt vanuit het ministerie ondersteuning gegeven. Het gaat daarbij om beperkte ambtelijke steun en facilitering via het vormen van coalities en netwerken waarbij goede voorbeelden worden geëtaleerd en kennis wordt gedeeld. Hiermee ontstaan nieuwe economische kansen en kan innovatie worden opgeschaald.

De Lokale Klimaatagenda (LKA) is zo'n concreet netwerk van decentrale overheden. Met een middeleninzet vanuit IenM van € 200.000,- worden digitale kennisnetwerken onderhouden, «communities of practice» georganiseerd, verbindingen met andere initiatieven of partners gelegd, etc. Daarnaast worden Green Deals gesloten met initiatieven uit de samenleving op het gebied van klimaatbeleid.

In september heb ik opnieuw het «duurzame dinsdag»-koffertje in ontvangst genomen met 220 duurzame ideeën. Hieruit worden tien kansrijke maatschappelijke initiatieven gekozen, onder andere op gebied van klimaat, die medewerkers van I&M en de stichting Greenwish ondersteunen, faciliteren en een podium bieden. Ook worden initiatiefnemers i.s.m. Greenwish gewezen op diverse andere mogelijkheden en programma's. In totaal is hier maximaal € 50.000 voor beschikbaar.

33

**Vraag:**

Welke inzet wordt er gepleegd op bronbeleid? Welke financiële middelen worden ingezet en wat is het tijdspad?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven in de begroting is bronbeleid bijzonder effectief om CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen in de sector transport en mobiliteit te realiseren. Op Europees niveau zijn voor nieuwe auto's en bestelauto's normen afgesproken voor 2021. Naar verwachting zullen voor de zomer van 2015 de onderhandelingen starten voor de post-2021 normen. Naast de gangbare inzet van beleidsmedewerkers is voor beleidsondersteunend onderzoek jaarlijks een paar ton gereserveerd.

34

**Vraag:**

Wat is de doelstelling precies van de publiek-private samenwerking in het kader van bronbeleid?

**Antwoord:**

Bronbeleid voor voertuigen en brandstoffen is een zeer effectieve manier om aan de energie en klimaatdoelstellingen voor transport te voldoen die Europees zijn afgesproken en in Nederland o.a. in het Energieakkoord zijn opgetekend. Dit beleid wordt op Europees niveau gemaakt. In het kader van het Energieakkoord is afgesproken dat private partijen en de overheid samen zullen optrekken om hiervoor richting Brussel een effectieve onderhandelingsstrategie vorm te geven.

35

**Vraag:**

Welke inzet wordt er extra gezet op gedragsbeïnvloeding, met welke doelstellingen, financiële middelen en binnen welk tijdspad?

**Antwoord:**

Gedragbeïnvloeding speelt een rol in een breed scala aan programma's en maatregelen, elke met eigen doelstellingen, begroting en tijdspad. Te noemen zijn Meer Bereiken, Beter Benutten en de acties die voortvloeien uit het SER-Energieakkoord. Ten aanzien van het SER-akkoord geldt dat de inzet op gedragbeïnvloeding bijdraagt aan de doelstellingen voor energiebesparing en minder CO<sub>2</sub>-emissiereductie voor 2020 en 2030. Bij een aantal van deze SER-afspraken is de rijksoverheid direct betrokken, zoals bij de ontwikkeling van een langjarige campagne om verandering in de mobiliteitscultuur te stimuleren en het afsluiten en uitvoeren van diverse Green Deals (onder meer over het stimuleren van de fiets en stadsdistributie). De inzet en financiering hiervan vindt plaats binnen de bestaande formatie en begrotingsruimte.

36

**Vraag:**

Hoe effectief schat u gedragbeïnvloedende maatregelen in, als u zelf stelt dat bronmaatregelen effectiever zijn? En wat zijn de kosten van de gedragbeïnvloedende maatregelen?

**Antwoord:**

Gedragmaatregelen kunnen zeer effectief zijn. Vaak gaat het om het doorbreken van gewoontegedrag, door het aandragen van kennis of het wegnemen van barrières. Wat de kosten en de mate van effectiviteit zijn, is afhankelijk van welke beleidsinstrumenten ingezet moeten worden ingezet om een bepaalde gedragsverandering te realiseren. Zo leidt kennisoverdracht en bewustwording in het kader van Het Nieuwe Rijden vaak direct tot brandstofbesparing bij de automobilist. In andere gevallen ligt de barrière om te komen tot ander gedrag (bijvoorbeeld het verminderen van autogebruik voor korte ritten in de stad) in het ontbreken van infrastructuur (bijvoorbeeld een veilig fietspad of een goede OV-verbinding). Ten aanzien van de kosten geldt dat, alvorens nieuwe programma's of beleidsmaatregelen worden ingezet, bekeken wordt hoe de kosteneffectiviteit zich verhoudt tot andere opties.

37

**Vraag:**

Is gedragbeïnvloeding een nationale kop op Europees bronbeleid?

**Antwoord:**

Het begrip «nationale koppen op Europees beleid» heeft alleen betrekking op wet- en regelgeving. Gedragbeïnvloeding valt daarbuiten.

38

**Vraag:**

Wat zijn precies de doelstellingen als het gaat om minder en andere mobiliteit? Hoe verhoudt zich dit met keuzevrijheid? Welke financiële middelen worden ingezet, wat is het tijdspad, wanneer zijn de resultaten bekend en op welke wijze wordt de Kamer geïnformeerd?

**Antwoord:**

De doelstelling is te bezien of de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst met creatieve, slimme oplossingen kunnen worden aangepakt, gegeven maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die in het verschiet liggen. Daarbij zoeken we naar oplossingen die bijdragen aan minder en andere vormen van mobiliteit. Dit betekent in veel gevallen dat de lenM doelstellingen op het vlak van leefbaarheid en duurzaamheid daarmee ook gediend kunnen worden.

Voor de brede MIRT onderzoeken naar bereikbaarheidsopgaven geldt dat er – buiten studiebudgetten – nog geen middelen gekoppeld zijn aan de opgaven die worden onderzocht. Voor de Verkenning Noordkant

Amsterdam (A7/A8 Coentunnel–Purmerend Noord) is een reservering getroffen van € 300 miljoen op het Infrastructuurfonds. Daarnaast is een reservering van € 51 miljoen getroffen voor de MIRT Verkenning Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport. Gezamenlijk investeren Rijk en regio tot en met 2017 circa € 600 mln. in het programma Beter Benutten.

Voor de beantwoording van de overige vragen verwijs ik korthedshalve deels naar de antwoorden op de vragen 13 en 14.

39

**Vraag:**

Wanneer krijgt de Kamer een update over de Green Deal Zero Emissie stadsdistributie?

**Antwoord:**

Uw kamer krijgt een update van de Stand van zaken rond de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie als de Green Deal wordt ondertekend. Naar verwachting is dat voor het eind van dit jaar.

40

**Vraag:**

Waarom wordt de stad zo nadrukkelijk genoemd als katalysator van duurzame ideeën, terwijl Nederland, als tweede grootste wereldexporteur van landbouwproducten, tot de wereldspelers behoort in het duurzaam voeden van grote groepen mensen? Kunt u met cijfers aantonen dat de stad meer duurzame initiatieven oplevert dan de niet-stedelijke gebieden?

**Antwoord:**

Steden kennen op veel vlakken andere problematiek dan niet-stedelijke gebieden, wat ook vraagt om andere oplossingen. Het PBL onderbouwt in onder meer «De Energieke Samenleving» (2011) en «Smart About Cities» (2014) het cruciale belang van de stad voor het verduurzamen van stromen van energie, grondstoffen, water etcetera. Dit sluit de innovatieve kracht van niet-stedelijke gebieden geenszins uit.

41

**Vraag:**

Kunt u voorbeelden geven welke concepten op de terreinen stedenbouw, watermanagement en energiebesparing vermarkt kunnen worden in het kader van Agenda Stad en op welke wijze de Agenda Stad bijdraagt aan het vermarkten daarvan?

**Antwoord:**

Door, met de Agenda Stad, in Nederland de ontwikkeling en toepassing te stimuleren van nieuwe concepten, producten en diensten die bijdragen aan het oplossen van stedelijke opgaven, kunnen «showcases» worden ontwikkeld die internationaal kunnen worden geëxporteerd.

De Agenda Stad kan zo voor een verbinding zorgen tussen maatschappelijke opgaven in steden en (het aanbod van oplossingen van) bedrijven en topsectoren.

Aan de hand van het thema Smart Cities zal op deze manier tijdens de innovatie-estafette in 2016 ook de Nederlandse innovatiekracht voor het op een slimme manier aanpakken van stedelijke opgaven het podium worden geboden.

Voorbeelden zijn: de toepassing 3Di, waarbij nauwkeurige simulaties het mogelijk maken op een slimmere manier steden klimaatbestendiger te maken; de multifunctionele Combinatiedijk bij de boulevard van Scheveningen; het intelligente net City-Zen in Amsterdam, waardoor uitwisseling van duurzaam opgewekte energie beter kan worden benut; de manier

waarop Nederland de fiets benut als onderdeel van het mobiliteitssysteem en ruimtelijk inpast (fietspaden en -netwerken).

42

**Vraag:**

Waarop baseert u de notie dat Nederlandse steden tot de wereldtop behoren qua leefbaarheid?

**Antwoord:**

Er zijn diverse rangordes en lijstjes op verschillende schaalniveaus die ingaan op de «quality of living». Hieruit blijkt dat Nederland en Nederlandse steden er relatief goed voor staan.

Uit een analyse van het PBL op regionaal niveau (rapport «Regional Quality of Living in Europe») blijkt dat Nederland in Europees verband aan de top staat qua «Quality of Living».

Uit de Balans van de Leefomgeving van het PBL blijkt bovendien dat als het gaat om stedelijke leefbaarheidsproblemen deze zijn verminderd. Het aantal mensen dat woont in wijken en buurten met leefbaarheidsproblemen, is tussen 1998 en 2008 gedaald van 9 naar 6 procent. In de periode daarna, van 2008 tot 2010, is gemiddeld over heel Nederland weinig veranderd ondanks een (lichte) toename in de werkloosheid.

Uit onderzoek van Ernst & Young (Barometer Nederlands vestigingsklimaat 2013) onder buitenlandse investeerders blijkt dat de kwaliteit van leven in Nederland één van de sterke punten is: 86% vindt de kwaliteit van leven aantrekkelijk tot zeer aantrekkelijk.

Een bekende analyse van wereldsteden ten slotte is de Mercer-index. Hierin is Amsterdam opgenomen en in 2014 te vinden op de elfde plaats

43

**Vraag:**

Wat zijn kansen op het gebied van energiebesparing in de gebouwde omgeving die u op dit moment nog onvoldoende benut vindt?

**Antwoord:**

Aan het thema «De stad» wordt extra aandacht besteed vanwege onder meer het belang van concurrentiekracht en leefbaarheid. Om de Nederlandse steden in de wereldtop te houden pikken momenteel meerdere departementen (I&M,EZ en BZK) het onderwerp serieus op en zal het thema tijdens het Europese voorzitterschap een rol gaan spelen. Nederland ziet de mogelijkheid om kansen te benutten en ideeën, concepten en acties te vermarkten op verschillende terreinen waaronder energiebesparing in de gebouwde omgeving. Dan gaat het onder meer om de bouw-, technologie- en installatiesector, toeleveranciers aan de bouw en het ondersteunen en stimuleren van energiebesparende innovaties binnen de technologische industrie. De expertise van de Nederlandse bouwsector op het terrein van economisch en thermisch hoogwaardig renoveren is volop in ontwikkeling. Maar het gaat ook om samenhang, de ruimtelijke aspecten, de gebieds- en stadsontwikkeling, mobiliteit, luchtkwaliteit, hitte (en koude-) stress management en watermanagement. Goede voorbeelden zijn de High Tech Campus Eindhoven waar bedrijven, de Technische Universiteit en onderzoekers werken aan duurzame technologieën en producten van de toekomst, of de ontwikkeling van de «smart house», waar bouw-, energie- en technologiebedrijven zoals Philips samenwerken aan «high-tech» huizen van de toekomst waar energie geleverd wordt in plaats van verbruikt. Deze ontwikkelingen bieden economische kansen ook voor de buitenlandse markten.

44

**Vraag:**

Welke rol heeft u bij de Agenda Stad? Welke bewindspersoon heeft hierbij het voortouw?

**Antwoord:**

IenM draagt, net als andere departementen, bij aan de Agenda Stad vanuit de eigen beleidsverantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken. De Minister van BZK zorgt als trekker van de Agenda Stad voor de algehele coördinatie van het proces en de afstemming tussen de betrokken departementen. Er is dus niet één probleemeigenaar en één probleemoplosser. Dit geldt op rijksniveau, maar ook in de relatie tot de steden. Het kabinet wil van de Agenda Stad een gezamenlijke agenda maken, waarbij het kabinet coalities zoekt met steden en andere partijen die het verschil kunnen maken.

45

**Vraag:**

Kunt u nader aangeven wat u concreet wil doen en bereiken met de Agenda Stad?

**Antwoord:**

Het kabinet wil met de Agenda Stad de concurrentiekracht en leefbaarheid van Nederlandse steden versterken. Door kansen te benutten en barrières weg te nemen. Ik richt me daarbij specifiek op het fysieke domein, vanuit mijn verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Om steden bereikbaar, leefbaar en veilig te houden, zijn slimme oplossingen nodig. Ik wil me dan ook met name inzetten voor het bieden van ruimte voor en het bevorderen van nieuwe ideeën en innovaties, zodat niet alleen op de korte termijn oplossingen voor bestaande problemen gevonden kunnen worden, maar Nederlandse steden ook op de langere termijn concurrerend en leefbaar blijven.

46

**Vraag:**

Welke stappen gaat u in 2015 concreet zetten in het verder ontwikkelen van de stedelijke samenleving?

**Antwoord:**

Met de Omgevingswet wil ik in 2015 belangrijke stappen zetten om de stedelijke samenleving meer ruimte te bieden om zelf met initiatieven en oplossingen te komen, die aansluiten bij de lokale situatie. In trajecten als Beter benutten of Slimme gezonde stad wordt de stedelijke samenleving in positie gebracht door actief coalities en initiatieven vanuit de samenleving te bevorderen en deze te benutten voor het realiseren van doelstellingen op het gebied van in dit geval bereikbaarheid en gezondheid.

47

**Vraag:**

Op welke wijze wordt de Agenda Stad verwerkt in het investeringsprogramma (MIRT)? Wat betekent dit voor de beschikbare financiën? Wat zijn precies de doelstellingen, welke financiële middelen worden ingezet, wat is het tijdpad, wanneer zijn de resultaten bekend en op welke wijze wordt de Kamer geïnformeerd?

**Antwoord:**

Bij de maatregelen van de Agenda Stad denk ik in eerste instantie niet aan extra investeringen, maar eerder aan andere typen beleidsinstrumenten, zoals het wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving, of het samen met stedelijke partijen uitvoeren van praktijkproeven voor slimme stedelijke mobiliteit. Dergelijke maatregelen staan ook genoemd in de

Werk- en groeibrief om de stad als motoren van economische groei te versterken.

In het kader van het MIRT lopen al wel een aantal trajecten, die aansluiten bij het gedachtegoed van de Agenda Stad, zoals de ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie en Meer Bereiken. De uitkomsten van deze trajecten zal ik waar mogelijk benutten voor de Agenda Stad. Over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT zal de Kamer zoals gewoon dit najaar worden geïnformeerd. Over de invulling van de Agenda Stad zal het Kabinet in 2015 de Kamer informeren

48

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe breed de reikwijdte is van de nationale Agenda Stad? Gaat dit om de negen stedelijke regio's die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn aangewezen als van nationale betekenis, of gaat het om een selectie daarvan? Of gaat het om alle steden in Nederland of vanaf een bepaalde grootte?

**Antwoord:**

De reikwijdte van de Agenda Stad is vooraf niet eenduidig vast te stellen, maar afhankelijk van de aard van de opgave of maatregelen. Sommige maatregelen kunnen generiek zijn, en oplossingen bieden voor alle stedelijke gebieden (zoals bijvoorbeeld de Omgevingswet). In mijn huidige beleid houd ik vast aan de in de SVIR benoemde focus op de negen stedelijke regio's. In de uitwerking van de Agenda Stad en in het gesprek daarover met een brede groep stedelijke overheden en actoren zal moeten blijken welke reikwijdte toereikend is voor welke opgaven. In 2015 zal de Kamer over deze Agenda Stad nader worden geïnformeerd.

49

**Vraag:**

Kan worden aangegeven welke organisaties zich nu bezighouden met studies en adviezen op dit terrein die tevens gesubsidieerd worden door de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken of Binnenlandse Zaken, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving, Platform 31, et cetera? Hoeveel geld wordt door de verschillende departementen besteed aan opdrachten en subsidies ten behoeve van stedelijke opgaven?

**Antwoord:**

Deze vraag kan alleen beantwoord worden voor zover het uitgaven betreft van de begroting van lenM.

Organisaties die mede gefinancierd worden door het Ministerie van lenM en die zich bezighouden met vraagstukken rond stedelijke opgaven zijn het Planbureau voor de Leefomgeving, RIVM, Rli, Platform 31 en NWO. Het PBL en RIVM doen vanuit de algemene financiering onderzoek op een groot aantal terreinen die de leefomgeving betreffen. Ook stedelijke opgaven behoren daartoe. Hierbij gaat het niet om specifieke opdrachten of subsidies.

In het werkprogramma van de Rli staan adviezen die voor een deel ook betrekking hebben op stedelijke opgaven. Dit wordt gefinancierd vanuit de algemene bijdrage van het Rijk aan de Rli.

Voor bovengenoemde instellingen geldt dat zij onderzoek verrichten op het brede terrein van de fysieke leefomgeving wat natuur, ruimte, milieu, landschap, infrastructuur en stedelijke ontwikkelingen omvat. Dit gebeurt op jaarlijks vast te stellen jaarprogramma's waardoor niet is aan te geven welk deel daadwerkelijk aan stedelijke opgaven wordt besteed.

De bijdrage van lenM in opdrachten en subsidies aan Platform 31 bedraagt voor 2014 € 425.000. De activiteiten van Platform 31 voor lenM



liggen vooral op gebied van stedelijke opgaven. Voor 2015 is nog geen bedrag vastgesteld.

Via het koepelprogramma Verbinden Duurzame Steden (VerDuS) wordt door NWO via het programma Urban Regions in the Delta (URD) onderzoek gedaan naar integrale ruimtelijke gebiedsontwikkeling in de Delta. Daarnaast vallen onder VerDus het programma Kennis voor Krachtige Steden (vooral betaald uit BZK) en Duurzame Bereikbaarheid Randstad. Stedelijke gebiedsopgaven worden door wetenschappers samen met praktijkmensen bestudeerd. Het URD programma wordt gezamenlijk door Rijk, NWO en private partijen gefinancierd. Het rijk heeft vanaf 2010 5 miljoen (oud FES geld) bijgedragen aan het programma URD.

VerDus loopt dit jaar af. Een besluit over mogelijke voortzetting van VerDus in SURF (Smart Urban Regions of the Future) wordt dit najaar genomen.

50

**Vraag:**

Hoeveel Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) zijn er gebaseerd op de huidige wetten die opgaan in de Omgevingswet?

**Antwoord:**

Circa 60 sectoraal georiënteerde AMvB's worden op dit moment geharmoniseerd, geordend en waar nodig opnieuw ontworpen in een systeem dat voor de gebruiker inzichtelijk is. Met de wetten en AMvB's die later in het stelsel worden opgenomen gaat het uiteindelijk om een totaal van circa 120 AMvB's.

51

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel regels er met het nieuwe Omgevingsrecht (Omgevingswet én vier AMvB's) concreet verdwijnen?

**Antwoord:**

Bij inwerkingtreding vervangt het vernieuwde omgevingsrecht 26 wetten en circa 120 AMvB's. Dit betreft ook de aanvullingswetten op de beleids-terreinen bodem, geluid, natuur en grondeigendom. Daarnaast gaan er ook kleinere delen van bestaande wetten op in het nieuwe stelsel: bepalingen die een rol spelen bij besluiten in de fysieke leefomgeving uit bijvoorbeeld de Woningwet en Mijnbouwwet. Op dit moment kennen deze bestaande wetten in totaal circa 2200 artikelen. Het nu bij uw Kamer ingediende wetsvoorstel Omgevingswet bevat 350 artikelen. De AMvB's die opgaan in het nieuwe stelsel omvatten nog eens ruim 2700 artikelen. Uit hoeveel artikelen de AMvB's onder het wetsvoorstel Omgevingswet zullen bestaan, is nu nog niet bekend.

Al deze artikelen verdwijnen in de huidige vorm. De precieze inpassing van de huidige wetten komt bij de Invoeringswet Omgevingswet aan de orde. Voor het bepalen hoeveel regels er concreet verdwijnen is het daarom nu nog te vroeg.

52

**Vraag:**

Hoeveel minder regels komen er als resultaat van de Omgevingswet en hoeveel regels worden eenvoudiger?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op de vorige vraag.

53

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe het proces van de inrichting van de digitale omgeving («Laan van de Leefomgeving») er uit ziet, welke ijkpunten er zijn en welke kritische ankerpunten er zijn om te kunnen beoordelen of het proces succesvol verloopt?

**Antwoord:**

Op dit moment wordt een definitiestudie naar de haalbaarheid en wenselijkheid van de Laan van de Leefomgeving afgerond. Aan de hand van de uitkomsten van deze studie vindt naar verwachting eind van dit jaar tot medio volgend jaar besluitvorming plaats met de mede-overheden over het al dan niet realiseren van de Laan. Als hiertoe wordt besloten, wordt in 2015 een programmaplan opgesteld. Hierin zullen de door u gevraagde ijkpunten en ankerpunten een plek krijgen.

54

**Vraag:**

Welk bedrag wordt over 2015 en verdere jaren specifiek uitgetrokken voor de «Laan van de Leefomgeving»?

**Antwoord:**

Op dit moment wordt een definitiestudie naar de haalbaarheid en wenselijkheid van de Laan van de Leefomgeving afgerond. Aan de hand van de uitkomsten van deze studie vindt naar verwachting eind van dit jaar tot medio volgend jaar besluitvorming plaats met de mede-overheden over het al dan niet realiseren van de Laan, inclusief de wijze van bekostiging. De uitkomsten van deze besluitvorming worden uiterlijk verwerkt in de begroting 2016.

55

**Vraag:**

Wat zijn precies de nieuwe milieurisico's en om welke nieuwe stoffen gaat het?

**Antwoord:**

Onder nieuwe milieurisico's worden in algemene zin risico's verstaan die mogelijk niet eenvoudig of afdoend met bestaand beleidsinstrumentarium te beheersen zijn, doordat ze complex, onzeker of ambigue van aard zijn. Voorbeelden zijn de (mogelijke) risico's van nanomaterialen, synthetische biologie, microverontreinigingen zoals microplastics en hormoonverstorende stoffen. Daarbij hoeft het niet (altijd) om nieuwe stoffen te gaan, maar kan het ook gaan om nieuwe toepassingen of nieuwe wetenschappelijke inzichten.

56

**Vraag:**

Wat betekent uw voornemen om gezondheid meer centraal te stellen in het milieubeleid voor het beleid en de normen die zijn gesteld?

**Antwoord:**

Veel milieubeleid heeft van oudsher tot doel de leefomgeving gezond te maken. In het beleid komt dat expliciet aan bod, zoals bij het initiatief om het vroegtijdig signaleren van milieurisico's goed te beleggen. Door het thema gezondheid weer expliciet te benoemen wordt het milieubeleid dichter bij de mensen gebracht. Dit vergroot betrokkenheid en draagvlak. Daarmee wordt brede participatie gestimuleerd en wordt geborgd dat gezondheidsaspecten vanaf het begin in de afwegingen worden meegenomen. Dat komt de kwaliteit van de besluitvorming ten goede. Rond steden worden coalities gevormd om deze gezonder te maken, met in het bijzonder aandacht voor luchtkwaliteit en geluid. Zo biedt de gezondheids-

invalshoek ruimte voor andere keuzes om situaties verder te verbeteren, ook als al wordt voldaan aan de milieunormen.

Een van de maatschappelijke doelen van het nieuwe stelsel van de Omgevingswet is «een veilige en gezonde leefomgeving» wil ik stimuleren dat decentraal maatwerk geleverd kan worden op gezondheidszaken.

57

**Vraag:**

Wat betekent uw stelling dat er op Europees niveau afspraken nodig zijn en dat er aandacht dient te zijn voor de daadwerkelijke effecten van het milieubeleid in de praktijk, voor het beleid en de normen die gesteld zijn?

**Antwoord:**

Met «Op Europees niveau zijn afspraken nodig» wordt bedoeld dat aan mogelijke gezondheidsaspecten die verband houden met de introductie van nieuwe stoffen, niet of nauwelijks tegemoet kan worden gekomen met wet- of regelgeving op nationaal niveau. Op Europees niveau is al veel geregeld, maar aanvullingen hierop zijn desalniettemin noodzakelijk. Zo vallen nano-materialen nog steeds niet onder de REACH-verordening. Het beleid van het kabinet is er op gericht om aan alle Europese milieunormen te voldoen. Daarnaast blijft het evenwel van belang na te gaan of dit beleid de gewenste effecten heeft in termen van bijvoorbeeld gezondheid, bescherming van de biodiversiteit, een goed woon- en vestigingsklimaat en het behoud van voldoende natuurlijke hulpbronnen voor toekomstige generaties. Dit kan er toe leiden dat aanvullend Europees milieubeleid nodig is, zoals het stiller maken van auto's. Ook op regionaal of lokaal niveau kan extra inzet nodig zijn op het gebied van geluid, fijn stof, energiebesparing in de gebouwde omgeving en verbetering van natuurgebieden.

58

**Vraag:**

Wat betekent uw voornemen om internationaal stevig in te zetten op de aanpak van vervuiling bij de bron voor het beleid en de normen die gesteld zijn?

**Antwoord:**

Het aanpakken van de vervuiling bij de bron is vrijwel altijd goedkoper dan het nemen van maatregelen achteraf. Dat is het geval voor luchtverontreiniging, geluidhinder, waterverontreiniging en vaak ook voor klimaat. Bronbeleid, dat met name gevoerd kan worden in de EU, leidt bovendien tot een gelijk speelveld voor het bedrijfsleven in de verschillende lidstaten.

Het voornemen om voor al die gevallen waarin dit kosteneffectief is internationaal stevig in te zetten op de aanpak van vervuiling bij de bron voor het beleid, vertaalt zich in samenwerking met landen die er net zo over denken en op de geëigende momenten aandringen bij de Europese Commissie om hiervoor met voorstellen te komen.

59

**Vraag:**

Bent u voornemens om met aanvullende regels en wetten af te dwingen dat er schoner en stiller geproduceerd wordt?

**Antwoord:**

Ja, een voorbeeld is de 4e tranche van het Activiteitenbesluit (Kamerstuk 29 383, nr. 223).

60

**Vraag:**

Welke milieuwetten zullen op welke manier worden aangepast om duurzame initiatieven de ruimte te geven?

**Antwoord:**

Duurzame initiatieven krijgen o.a. de ruimte via Green Deals. In ongeveer tachtig van de huidige 165 Green Deals zet de rijksoverheid zich in voor het opruimen of aanpassen van belemmerende regelgeving, het sneller afgeven van vergunningen of ruimte bieden voor pilots. Resultaten hiervan zijn o.a. het aanpassen van de WABO om vergistingsinstallaties voor mest onder algemene regels te brengen, aanpassing van de Regeling hernieuwbare energie mbt de dubbeltelling van biobrandstoffen, het wegnemen van een aantal belemmeringen in het Bouwbesluit om warmteprojecten mogelijk te maken. Samen met de VNG is een Handreiking laadinfrastructuur (voor elektrische auto's) opgesteld voor vergunningverleners, ten behoeve van de toepassing van AEC-bodemassen is de uitlogingsnorm voor antimoon aangepast. De Crisis- en Herstelwet geeft nu al de mogelijkheid om duurzame experimenten uit te voeren. Bij een experiment dat een belofte voor duurzaamheid en innovatie inhoudt, kan worden afgeweken van een aantal wetten. Er moet precies worden aangegeven welke regels uit welke wet(ten) het experiment belemmeren. Vervolgens wordt bij AMvB toestemming gegeven om die specifieke regels niet te hoeven toepassen. De Omgevingswet stimuleert een praktijk waarin vaker van tevoren en met andere partijen wordt nagedacht over de ontwikkeling en het beheer van de fysieke leefomgeving. Een van de doelstellingen van de stelselherziening is het vergroten van de bestuurlijke afwegingsruimte, zodat er meer ruimte komt voor een integrale afweging waarin ook plaats is voor innovaties. Daarbij worden keuzes met elkaar in verband gebracht en vindt een afgewogen en transparante besluitvorming plaats. De Omgevingswet geeft zo randvoorwaarden voor de keuzes die worden gemaakt. Bijvoorbeeld door te kiezen voor integrale, strategische planning voor de langere termijn en door ruimte te bieden aan innovatieve duurzame oplossingen.

61

**Vraag:**

Wat was de ambitie met betrekking tot het percentage duurzaam inkopen door de overheid in 2014?

**Antwoord:**

Voor de rijksinkoop zijn verplichte kaders vastgesteld. De rijksoverheid heeft de ambitie om 100% duurzaam in te kopen (toepassing van de milieucriteriadocumenten)

62

**Vraag:**

Hoeveel procent van de inkoop door de overheid was duurzaam in 2014?

**Antwoord:**

Het Rijk rapporteert jaarlijks via de jaarrapportage bedrijfsvoering Rijk over de duurzaamheid van de rijksinkopen. De realisatie over het jaar 2014 wordt dus opgenomen in de komende jaarrapportage

63

**Vraag:**

Wat was de ambitie met betrekking tot de eigen CO<sub>2</sub>-reductie bij de overheid in 2014?

**Antwoord:**

Voor de rijksoverheid zijn voor wat betreft de eigen bedrijfsvoering door het kabinet doelen vastgelegd in de Duurzaamheidsagenda (Kamerstukken 33 041, nr. 1). Hierin valt te lezen dat het rijk de ambitie heeft om in 2020 20% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten.

64

**Vraag:**

Hoeveel eigen CO<sub>2</sub>-reductie heeft de overheid in 2014 bewerkstelligd?

**Antwoord:**

Voor de rijksoverheid zijn de cijfers over 2014 nog niet bekend. Over 2013 is gerapporteerd in de «Jaarrapportage bedrijfsvoering Rijk 2013» (Kamerstukken II, 31.490, nr. 145). Deze jaarrapportage laat zien dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot ten opzichte van 2012 met 5% is afgenomen.

65

**Vraag:**

Hoe komt de prijs van CO<sub>2</sub> tot uitdrukking in het aanbestedingsbeleid van het rijk?

**Antwoord:**

De prijs van CO<sub>2</sub> komt nog niet tot uitdrukking in het aanbestedingsbeleid. CO<sub>2</sub> heeft alleen binnen het emissiehandelssysteem (ETS) een prijs. Deze is vooralsnog dusdanig laag dat de invloed daarvan op de prijs van het eindproduct, niet is terug te vinden en zodoende niet tot uitdrukking komt in het aanbestedingsbeleid. CO<sub>2</sub> speelt wel een rol als het gaat om gunningscriteria voor bijvoorbeeld infrastructurele projecten via de CO<sub>2</sub>-prestatieladder en als criterium bij de aanschaf van dienstauto's.

66

**Vraag:**

Op welke manier worden duurzame aanbestedingen door lagere overheden bevorderd?

**Antwoord:**

Er wordt gewerkt aan de inrichting van één centraal loket voor maatschappelijk verantwoord inkopen voor de sector Rijk en medeoverheden. PIANOo, het expertisecentrum aanbesteden, als onderdeel van het Ministerie van EZ, vervult vanaf dit jaar deze rol als centraal loket Maatschappelijk Verantwoord Inkopen. Daarnaast zijn met medeoverheden en bedrijfsleven meerdere Green Deals gesloten die bijdragen aan duurzaam en innovatief inkopen, o.a. de Green Deal Duurzame Grond, Weg- en Waterbouw (GWW), de Green Deal Bevorderen Duurzaam Bosbeheer en recent de Green Deal Circulair Inkopen.

67

**Vraag:**

Hoeveel milieuklachten worden per jaar in heel Nederland ingediend?

**Antwoord:**

Milieuklachten worden niet centraal ingediend en geadmistreerd. Het ligt voor de hand aan te nemen dat milieuklachten worden gericht tot met name het lokaal bevoegd gezag. Deze worden niet nationaal bijgehouden.

68

**Vraag:**

Hoeveel milieuklachten worden per jaar bij een verkeerd loket ingediend?

**Antwoord:**

In het licht van voorgaande vraag kan het antwoord op deze vraag niet gegeven worden. Wel hecht ik aan het beginsel dat het de burger zo makkelijk mogelijk moet worden gemaakt een klacht over het milieu bij het juiste loket in te dienen. Ik ondersteun daarom het initiatief van de website [www.milieuklachten.nl](http://www.milieuklachten.nl) dat burgers helpt het juiste loket te vinden, door een koppeling daarnaar vanuit de Atlas Leefomgeving te bekostigen.

69

**Vraag:**

Hoeveel milieuklachten per jaar worden niet of met vertraging afgehandeld omdat ze bij een verkeerd loket zijn ingediend?

**Antwoord:**

In het licht van het antwoord op voorgaande vragen kan het antwoord op deze vraag niet gegeven worden.

70

**Vraag:**

Kunnen burgers en bedrijven via [Duurzaamdoen.nl](http://Duurzaamdoen.nl) ook eigen ideeën bij de overheid aandragen en wat gebeurt daar dan vervolgens mee?

**Antwoord:**

Vanzelfsprekend kunnen bezoekers van de website suggesties en ideeën aanreiken. Daarbij zullen zoveel mogelijk aangereikte ideeën zichtbaar worden gemaakt op de site. Er zijn overigens tot nu toe veel tools en tips aangereikt door betrokken organisaties als Nedvang en de Stichting Natuur en Milieu.

71

**Vraag:**

Kunt u aangeven of de adviezen die te vinden zijn op [Duurzaamdoen.nl](http://Duurzaamdoen.nl) ook navolging hebben gekregen en waar dat uit blijkt? Zijn er bijvoorbeeld meer mensen die een kapot kledingstuk naar de kleermaker hebben gebracht?

**Antwoord:**

[Duurzaamdoen.nl](http://Duurzaamdoen.nl) heeft een portalfunctie en biedt een platform voor adviezen vanuit diverse initiatieven zoals mud jeans, groene grachten, plastic heroes en milieu centraal. Dit past bij een duurzaamheidsbeleid waarin de overheid samen met maatschappelijke organisaties het maken van duurzame keuzes door burgers vergemakkelijkt. In hoeverre mensen die duurzame keuzes uiteindelijk daadwerkelijk maken is nog niet gemeten. Begin 2015 is een effectmeting van de communicatie vanuit Duurzaam Doen voorzien.

72

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle Green Deals, met per Deal een simpele aanduiding van de voortgang ervan en wanneer hij afgerond zou moeten zijn?

**Antwoord:**

Op 15 November 2013 heeft de Minister van Economische Zaken u mede namens mij en de Minister van Rijksdienst en Wonen de Voortgangsrapportage Green Deals 2013 toegezonden. Deze bevat een overzicht van de tot en met 2012 afgesloten 146 Green Deals en de voortgang daarvan. Daarin wordt geconstateerd dat van de 130 lopende Green Deals 76 deals op koers liggen, 30 deals zijn vertraagd maar waarschijnlijk wel realiseerbaar zijn en van 24 deals wordt verwacht dat de afspraken niet

(volledig) kunnen worden uitgevoerd. Deze rapportage is aan de orde geweest in het Algemeen Overleg Groene Groei van 4 september j.l. Sinds de in de rapportage behandelde Green Deals zijn nog 21 Green Deals afgesloten en in de loop van dit jaar zal daar nog een aantal bij komen. De looptijd daarvan is in het algemeen 3–4 jaar. Momenteel wordt gewerkt aan de Voortgangsrapportage Green Deals 2014. Ik verwacht dat deze binnen afzienbare tijd aan uw Kamer kan worden gezonden. In de vervolgbrief Groene Groei die beoogd is voor voorjaar 2015 zullen wij ook terugkomen op de Green Deal aanpak.

73

**Vraag:**

Op welke manier worden de afspraken in het kader van de Safety Deals gehandhaafd?

**Antwoord:**

Met Safety Deals worden initiatieven gesteund waarmee de veiligheids-cultuur en de veiligheidsprestaties in bijvoorbeeld de chemische sector worden verbeterd. Initiatieven kunnen komen van het bedrijfsleven maar ook van lokale besturen of hulpverleners. Een voorbeeld is het borgen van het onderwerp veiligheid in de gerelateerde studierichtingen chemie en procestechnologie. Daarmee gaat veiligheid deel uitmaken van de bagage van die werknemers ook wanneer zij niet specifiek belast worden met veiligheidstaken. Dat versterkt de veiligheidscultuur in de breedte. Andere voorbeelden zijn de essaywedstrijd «Veiligheid en Leiderschap» van Veiligheid Voorop en de ontwikkeling van een beoordelingsinstrument waarmee bedrijven, vooral de kleinere, zelf hun veiligheidscultuur kunnen beoordelen. De afspraak is dan dat het Ministerie van IenM een budget beschikbaar stelt en dat de initiatiefnemers een resultaatsverplichting aangaan. Op dat resultaat zijn zij aanspreekbaar.

74

**Vraag:**

Wanneer wordt het MIRT verbreed met water en duurzaamheid? Op welke wijze wordt het MIRT uitgebreid? Wat zijn precies de doelstellingen van deze uitbreiding? En wat betekent dit voor bestaande en toekomstige MIRT-projecten?

**Antwoord:**

Water en duurzaamheid zijn reeds onderdeel van het MIRT. Wateropgaven maken onderdeel uit van de door Rijk en regio's gezamenlijk opgestelde gebiedsagenda's. Ook worden binnen het Deltaprogramma de spelregels van het MIRT (verkenning, planuitwerking en realisatie) bij projecten toegepast. Ten behoeve van de toekomstige actualisatie van de gebiedsagenda's zullen verdere stappen worden gezet. Besluitvorming over complexe wateropgaven met een bredere scope dan enkel waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit, komt in het bestuurlijk overleg MIRT aan de orde. Om al in de besluitvormingsfase van een project duurzaamheid mee te nemen wordt het instrument Omgevingswijzer als pilot toegepast in een aantal lopende MIRT-projecten. Voor Rijkswaterstaat is dit al algemeen gebruik. Als de meerwaarde wordt erkend, verwacht ik dat deze werkwijze in de toekomst breder zal worden ingezet.

75

**Vraag:**

Wat is de planning en het proces voor het opstellen van de Omgevingsvisie van het Rijk?

**Antwoord:**

Het voornemen is om, conform het wetsvoorstel Omgevingswet, richting 2018 een integrale visie op het beleid voor de fysieke leefomgeving te ontwikkelen; de nationale omgevingsvisie. De jaren 2014 en 2015 staan in het teken van verkenning en agendavorming voor deze omgevingsvisie. Deze periode biedt een kans voor dialoog met andere overheden en «stakeholders». Kernwoorden voor het proces zijn in ieder geval: adaptief, «lean and mean», «van buiten naar binnen» en met maximale benutting van bestaande beleidsinitiatieven. Het rijk kan leren van provincies en gemeenten die (vaak) al eigen omgevingsvisies hebben ontwikkeld. Onderwerpen zoals water in het Nationale Waterplan en de ondergrond in STRONG zullen ook een plek krijgen in de nationale omgevingsvisie.

76

**Vraag:**

Wanneer bent u van plan om de beleidslijn van de Omgevingsvisie van het Rijk aan de Kamer voor te leggen?

**Antwoord:**

De jaren 2014 en 2015 staan in het teken van verkenning en agendavorming voor de nationale omgevingsvisie. In dat proces zal ook duidelijk worden wat geëigende momenten zijn om de Kamer te informeren.

Zo wordt op dit moment o.a. een zogenoemde speelveldverkenning uitgevoerd waarbij verschillende programma's, als bv het Deltaprogramma, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), onder de loep worden genomen om te bezien welke positieve aspecten uit deze programma's een plek zouden moeten krijgen in de «governance» van de ontwikkeling van de nationale omgevingsvisie. Ook vinden gesprekken plaats met andere departementen en andere overheden over hoe zij in de toekomst betrokken willen zijn en welke thema's een rol moeten spelen.

77

**Vraag:**

Welke partijen hebben inspraak op de Omgevingsvisie van het Rijk?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 75 voor het beoogde proces om tot een nationale omgevingsvisie te komen. Op de ontwerp nationale omgevingsvisie zullen de geldende inspraakregels van toepassing zijn.

78

**Vraag:**

Hoe worden dossiers die controversieel zijn, zoals schaliegas, in de Omgevingsvisie van het Rijk opgenomen?

**Antwoord:**

De ambitie voor de nationale omgevingsvisie is om voor het rijk en betrokken medeoverheden en andere partners een inspirerend en wenkend handelingsperspectief voor de aanpak van de maatschappelijke opgaven in de fysieke leefomgeving te bieden. De bedoeling is om met de nationale omgevingsvisie een robuuste basis te leggen; consistent voor lange termijn opgaven maar voldoende flexibel en uitvoeringsgericht waar urgente opgaven liggen. De omgevingsvisie moet daarmee ook handelingsruimte bieden voor aanpassingen wanneer actuele beleidsdossiers daarom vragen.

Bij de totstandkoming van de omgevingsvisie worden controversiële kwesties niet uit de weg gegaan.

79



**Vraag:**

Op welk moment wordt de – in de Structuurvisie Ondergrond geïntegreerde – Structuurvisie Schaliegas voorgelegd aan de Tweede Kamer?

**Antwoord:**

De Minister van EZ zal de Tweede Kamer vóór 10 oktober informeren over de definitieve Notitie reikwijdte en detailniveau voor het planMER Schaliegas en daarbij ingaan op de planning van de Structuurvisie Schaliegas.

80

**Vraag:**

Hoe verhoudt de Structuurvisie Ondergrond zich tot de Omgevingswet en de vier nog op te stellen AMvB's op basis daarvan?

**Antwoord:**

Bij de totstandkoming van de Omgevingswet is gekeken naar het bestaande instrument structuurvisie en hoe dat moet worden vormgegeven onder de Omgevingswet. De Structuurvisie Ondergrond past in het systeem van de Omgevingswet.

Het deel van de Structuurvisie Ondergrond dat gaat over nationale ruimtelijke belangen in de ondergrond zal te zijner tijd opgaan in de omgevingsvisie. Een omgevingsvisie is een integrale lange termijnvisie over de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Eventuele uitvoeringsaspecten kunnen landen in een programma onder de Omgevingswet. Een programma kan de beleidsdoelen uit de omgevingsvisie nader invullen. De verdere uitwerking van de eisen aan programma's vindt de komende tijd plaats in het kader van de vier nog op te stellen AMvB's op grond van de Omgevingswet.

81

**Vraag:**

Hoeveel verkeersdoden vielen er in 2014?

**Antwoord:**

Het aantal verkeersdoden in 2014 is nog niet bekend. Het exacte aantal verkeersdoden wordt jaarlijks eind april door Rijkswaterstaat en CBS gepubliceerd na nauwkeurige berekening op basis van verschillende bronnen. Jaarlijks wordt de Kamer hierover in april per brief geïnformeerd.

82

**Vraag:**

Wat is precies het tijdspad voor «eerst beter en dan meer»? Kunt u de fases van verhoging van de frequentie nader specificeren?

**Antwoord:**

Na het verhogen van de veiligheid en de betrouwbaarheid kunnen – conform de eerdere ambities uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – de frequenties worden verhoogd.

De operationele uitwerking gaat uit van de volgende fasering:

- De reizigers tussen Amsterdam en Eindhoven profiteren als eerste van de hogere frequenties. Vanaf ca 2017 worden de frequenties daar verhoogd naar 6 Intercity's per uur en 6 sprinters per uur tussen Geldermalsen en Woerden.
- Tegelijkertijd testen NS en ProRail met simulaties het rijden van 8 treinen per uur op de «Oude Lijn» (Amsterdam–Rotterdam).
- Vanaf ca 2022 krijgen de reizigers op de trajecten Arnhem-Schiphol-Amsterdam 6 Intercity's en tussen Driebergen en Breukelen 6 sprinters per uur.

- Verder is het streven in 2023 de frequenties op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere verhoogd, allereerst in de spits (conform het middellange termijn besluit uit augustus 2013) tot uiteindelijk 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur.
- Daarna zal richting 2035 naar verwachting de frequentie ook op andere drukke trajecten worden verhoogd. Dit is echter wel afhankelijk van de ontwikkeling van de markt.

83

**Vraag:**

Op welke wijze en wanneer zal de herijking van projecten en programma's in het kader van de Lange Termijn Spooragenda worden verwerkt in het MIRT?

**Antwoord:**

De aanpak voor de herijking is op hoofdlijnen beschreven in de brief «Voortgang uitwerking Lange Termijn Spooragenda» van 9 juli jl.

Ik zal u spoedig, in ieder geval voor het geplande Notaoverleg MIRT van eind dit jaar, over de stand van zaken van de herijking en de gemaakte afspraken met de regio's informeren.

De uiteindelijke uitkomsten van de herijking zullen na besluitvorming in het MIRT worden verwerkt. Naar verwachting zal de besluitvorming in de loop van 2015 plaatsvinden

84

**Vraag:**

Komt er een personentrein bij op het traject van Arnhem naar Duitsland? Draagt het Rijk hier aan bij?

**Antwoord:**

Ja, hiertoe hebben de regionale partijen, Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen samen met het Duitse Verkeersverbond Verkehr Rhein Ruhr (VRR) besloten. IenM heeft een bedrag van 6 miljoen euro beschikbaar gesteld aan de regio, als eenmalige opstartsubsidie.

85

**Vraag:**

Heeft u bewust gekozen voor een beperkte visie op luchtvaartbeleid in Nederland, waarin u alleen kijkt naar de bijdrage van de mainport Schiphol aan de internationale concurrentiepositie van Nederland en niet naar het serviceverlenende vermogen van de hele luchtvaartsector (naast luchthavens, ook luchtvaartmaatschappijen en bijbehorende tussenpersonen) aan ondernemend Nederland en consumenten?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van een keuze voor een beperkte visie op het luchtvaartbeleid in Nederland. In 2009 heeft het toenmalige kabinet een integrale visie gepresenteerd in de Luchtvaartnota, die in 2011 op een aantal punten is geactualiseerd. Deze integrale visie is ook thans de basis voor het luchtvaartbeleid, waarbij uiteraard actuele ontwikkelingen worden meegenomen.

86

**Vraag:**

Wat gaat u doen om uw beleidsuitgangspunten ten aanzien van luchtvaart van een integraler karakter te voorzien?

**Antwoord:**

Zie eerdere antwoord.

Er is geen sprake van een keuze voor een beperkte visie op het luchtvaartbeleid in Nederland. In 2009 heeft het toenmalige kabinet een integrale visie gepresenteerd in de Luchtvaartnota, die in 2011 op een aantal punten is geactualiseerd. Deze integrale visie is ook thans de basis voor het luchtvaartbeleid, waarbij uiteraard actuele ontwikkelingen worden meegenomen.

87

**Vraag:**

Waarom wordt er in de begroting niet gesproken over de luchtvrachtpositie van Nederland en van Schiphol in het bijzonder? Wordt daar geen beleidswijziging verwacht?

**Antwoord:**

Het luchtvrachtbeleid is vastgelegd in de Luchtvaartnota en is erop gericht om de positie van Schiphol als 3<sup>e</sup> luchtvrachthaven in Europa (2013) te behouden vanwege de grote betekenis van luchtvracht voor de Nederlandse economie. De afgelopen jaren komt de vraag naar luchtvracht in toenemende mate onder druk te staan. Bijvoorbeeld als gevolg van concurrentie van express carriers en scheepvaart en door veranderingen in productkenmerken en productielocaties. Deze mondiale macro-economische ontwikkelingen kunnen de positie van Schiphol als vrachthub beïnvloeden. Air France KLM wijzigt om deze reden haar vrachtstrategie. In dit licht laat ik momenteel onderzoek verrichten naar de wereldwijde luchtvrachtcorridors van, naar en via Schiphol om te kunnen bezien hoe vraag en aanbod van luchtvracht zich op verschillende internationale routes op Nederland tot elkaar verhouden. Ook wordt bekeken hoe de luchtvrachtmarkt zich qua belly- en full freightervervoer ontwikkelt en hoe deze twee soorten luchtvrachtvervoerscapaciteit elkaar beïnvloeden. Naar aanleiding van dit onderzoek zal ik bezien of wijzigingen in het markttoegangsbeleid nodig zijn.

88

**Vraag:**

Kunt u de invloed van de mainportfunctie van Schiphol op de Nederlandse economie kwantificeren?

**Antwoord:**

In de Luchtvaartnota wordt ingegaan op het belang van de mainport Schiphol en de hub-functie voor onze economie, waarbij wordt gewezen op onder andere het belang als vestigingsplaatsfactor, directe en indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dit wordt cijfermatig onderbouwd. In een studie van BCG/McKinsey uit 2011 in opdracht van Schiphol en KLM wordt de bijdrage van de luchtvaart aan het BNP geschat op 26 € miljard en 290.000 banen. Schiphol geeft aan dat er ca. 65000 mensen op Schiphol werken. Bij KLM werken in Nederland ca. 30.000 mensen.

89

**Vraag:**

Kunt u de bedreigingen voor de hub-functie door concurrentie van andere luchthavens benoemen en kwantificeren?

**Antwoord:**

Een bedreiging voor de hub-functie van Schiphol is onder meer de snelle groei van de luchtvaartmaatschappijen in de Golfregio en Turkije en de snelle uitbreiding van luchthavens daar. Door de gunstige geografische ligging kunnen de luchthavens daar ook een belangrijke hub-functie vervullen en de van daaruit opererende luchtvaartmaatschappijen hebben een aantal financiële en economische voordelen, waaronder lagere

arbeidskosten, en lagere luchthaventarieven. Ook vluchten van binnen Europa opererende low cost maatschappijen die vanaf secundaire luchthavens opereren zetten tot op zekere hoogte druk op de feeder vluchten die de netwerkcarriers uitvoeren naar en van hun hubs om hun intercontinentale vluchten te vullen. Kwantitatieve informatie over deze ontwikkelingen is niet voor handen.

In dit kader kan verder worden gemeld dat het CPB samen met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is gestart met een actualisatie van de toekomstscenario's in het kader van de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) waarbij ook de scenario's voor luchtvaart geactualiseerd worden. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke ontwikkelingen rond de positie van de hubfunctie van Schiphol en de gevolgen daarvan voor vervoer van en naar Nederland.

90

**Vraag:**

Kunt u een analyse geven van maatschappelijke kosten en baten van het behouden van de hub-functie?

**Antwoord:**

Er is geen MKBA uitgevoerd inzake de hubfunctie. Schiphol behoort vooral dankzij het hub-netwerk tot de top 4 van Europese luchthavens. Vanwege de relatief kleine thuismarkt is transfervervoer van cruciaal belang om een uitgebreid en frequent bediend netwerk in stand te kunnen houden vanuit Nederland. Dit is gunstig voor de reistijd voor onder andere zakenreizigers en voor het vestigingsklimaat. Zonder de hub-functie zou slechts op een zeer beperkt aantal intercontinentale bestemmingen rechtstreeks vanuit Nederland rendabel kunnen worden gevlogen. De hub-functie van Schiphol draagt zo in belangrijke mate bij aan de economische baten van de luchtvaart voor Nederland zoals gekwantificeerd in het antwoord op vraag 88.

91

**Vraag:**

Hoezeer wijken de prognoses in het Alders-advies af van de huidige groeicijfers van Schiphol?

**Antwoord:**

In de vraaganalyse van 2009 houdt Alders een gemiddelde groeivoet van het aantal vliegtuigbewegingen aan van 1,5 procent per jaar. In de afgelopen jaren was de groei in vliegtuigbewegingen op Schiphol gemiddeld 1,7% per jaar (2009–2013).

In de recente analyse van de heer Alders (juni 2014) wordt aangegeven dat «de luchtvaartsector ervan uit gaat dat zich de komende jaren een verder herstel van de luchtvaartmarkt zal voordoen, een en ander in lijn met de verwachting dat de algemene economische verbeteringen zich ook zullen manifesteren. Men verwacht een gemiddelde jaarlijkse groei in het aantal vliegtuigbewegingen voor Schiphol die ligt tussen de 1,5 procent en 2,2 procent».

Uit het halfjaarbericht 2014 van Schiphol blijkt dat het aantal vliegtuigbewegingen op Amsterdam Airport Schiphol met 2,6 procent is gestegen. Inmiddels heeft ook Schiphol de concept-gebruiksprognose 2015 gepresenteerd waarin een groei van ca. 3 procent wordt verwacht. In 2015 komt het aantal vluchten daarmee uit op ruim 450.000. De ontwikkeling gaat daarmee sneller dan in de analyse van Alders uit 2009 werd verwacht.

92

**Vraag:**

Is de groei van Schiphol tot 510.000 vliegbewegingen wel toelaatbaar binnen de nieuwe afspraken over geluidshinder?

**Antwoord:**

Bij de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen blijft onverminderd de wettelijke eis voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving van kracht. De Alderstafel heeft bij de evaluatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel een studie uitgevoerd naar de effecten van de groei naar de 510.000 vliegtuigbewegingen op ondermeer de gelijkwaardigheid en de verdeling van het geluid over de omgeving. Uit deze studie is gebleken dat een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen past binnen de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid, onder de voorwaarde dat zoveel mogelijk strikt preferent baangebruik wordt ingezet. Tevens blijkt uit deze studie dat de luchtvaartsector zijn uiterste best zal moeten doen om op Schiphol de toegestane 510.000 vliegtuigbewegingen binnen de wettelijke eisen van een gelijkwaardige bescherming van de omgeving en binnen de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel af te wikkelen. Mogelijkheden voor de luchtvaartsector om hier invulling aan te geven zijn, zoals deze in het Aldersadvies 2013 zijn benoemd, onder andere het verhogen van de piekruurcapaciteit, de verdere doorvoering van vlootvernieuwing en operationele maatregelen.

93

**Vraag:**

Kunt u de invloed op de regionale economie van Lelystad Airport kwantificeren?

**Antwoord:**

De belangrijkste invloed op de regionale economie betreft de werkgelegenheidseffecten. Het in 2014 in opdracht van de gemeente Lelystad uitgevoerde onderzoek bevestigt de werkgelegenheidseffecten uit het eerdere Aldersadvies over Lelystad (maart 2012), te weten: 3 miljoen passagiersbewegingen marktpotentieel leidt tot 900–1.200 directe arbeidsplaatsen plus nog 700 indirecte arbeidsplaatsen. Bij deze arbeidsplaatsen komen nog eventueel 1.000 arbeidsplaatsen indien de luchthaven een basis wordt voor een luchtvaartmaatschappij. Extra inzet op een verdere uitbouw van de MRO-activiteiten (onderhoud van businessjets en andere vliegtuigen) heeft een potentieel van 100 tot 150 arbeidsplaatsen extra.

94

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de planning van werkzaamheden aan Lelystad Airport?

**Antwoord:**

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het verwerken van de zienswijzen en aan het verwerken van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Het voornemen is om het ontwerpluchthavenbesluit in oktober voor advies voor te leggen aan de Raad van State. Daarna kan het luchthavenbesluit definitief worden vastgesteld. De datum van inwerking-treding van dit besluit is afhankelijk van de doorlooptijd van de duur van de advisering door de Raad van State.

95

**Vraag:**

Hoe borgt u in de uitwerking van de maritieme strategie en de afzonderlijke werkprogramma's het dienstverlenende karakter van de bewuste sectoren aan reguliere handels- en productiebedrijven?

**Antwoord:**

Alleen een sterk maritiem cluster is in staat om optimale ondersteuning te bieden aan de in Nederland gevestigde handels- en productiebedrijven (verladers) bij het vervoer van goederen over de binnenwateren en over zee. De uitwerking van de maritieme strategie en afzonderlijke werkprogramma's zal zich daarom richten op een maatregelenpakket dat de concurrentiekracht van de maritieme cluster versterkt.

96

**Vraag:**

Kunt u in de werkprogramma's ook opnemen dat u na zal streven onevenredige marktverhoudingen in de containerlijnvaartsector binnen de Europese Unie kritisch tegen het licht te houden?

**Antwoord:**

Een level playing field is een belangrijk onderdeel van de concurrentiekracht, niet alleen van de lijnvaartsector, maar de gehele maritieme cluster. Dit vormt onderdeel van de maritieme strategie en het werkprogramma zeevaart waar ik momenteel aan werk. Overigens gelden voor de lijnvaartsector binnen de EU reeds specifieke mededingingsregels, waarop de Commissie toeziet. Indien daarover discussies ontstaan, valt het binnen het kader van het werkprogramma zeevaart daar aandacht aan te besteden.

97

**Vraag:**

Kunt u de voortgang aangeven van de voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot het mogelijk maken van gewapende private beveiligers op Nederlands gevlagde koopvaardij schepen?

**Antwoord:**

N.a.v. het besluit van de Rijksministerraad van 26 april 2013 om de inzet van maritieme particuliere beveiligers in nader te bepalen gevallen en onder strikte voorwaarden aan boord van Nederlandse schepen mogelijk te maken, is door het Ministerie van Veiligheid en Justitie een interdepartementale werkgroep bijeengeroepen. Vanuit deze werkgroep is intensief overleg gevoerd met alle relevante partijen. Op basis hiervan wordt gewerkt aan de formulering van een beleidsstandpunt als basis voor mogelijke wetgeving. Vanwege de complexiteit van de materie en mede in het licht van de – aangehouden – motie van de PvdA om geen gewapende beveiligers toe staan op Nederlandse schepen, is het standpunt nog niet afgerond.

98

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat uw visie is op het wegnemen van de financiële drempel die nu nog door reders en verladers wordt gevoeld bij de inzet van Vessel Protection Detachments (VPD's) op koopvaardij schepen?

**Antwoord:**

Sinds de totstandkoming van het VPD-concept in 2011 zijn belangrijke stappen gezet in de verdere flexibilisering van VPD's en het verlagen van de kosten. Zoals reeds gemeld in de antwoorden op Kamervragen (brief 20 juni 2013 van de betrokken ministers aan de Kamer inzake Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij, Kamerstuk 32 706, nr. 51), kon een kostenverlaging worden gerealiseerd vanwege het korter meevaren van het personeel van een VPD op een te beveiligen transport. Desalniettemin zullen er altijd specifieke gevallen blijven waarbij het voor reders, om verschillende redenen, aantrekkelijker zal zijn om private beveiligingsfirma's in te huren.

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe het aangekondigd wetsvoorstel inzake private beveiligers zich verhoudt tot het eerder gesneuvelde voorstel?

**Antwoord:**

Er is nog geen wetsvoorstel inzake private beveiligers op zeeschepen ingediend. Over de stand van zaken en de inhoud van een eventueel wetsvoorstel wordt u door de betrokken ministers geïnformeerd zodra het definitieve beleidsstandpunt is vastgesteld.

**Vraag:**

Wat zijn de doelstellingen van een NO<sub>x</sub> Emission Control Area (NECA)? Wat zijn de milieuambities? En wat is de economische haalbaarheid? Wat zijn de gevolgen voor het milieu en voor de economie als een NECA wordt ingesteld?

**Antwoord:**

In het IMO-milieuverdrag MARPOL is vastgelegd dat de IMO de aanwijzing van een gebied als NO<sub>x</sub> emissiebeheersgebied (NECA) dient te overwegen indien er een aantoonbare noodzaak bestaat tot preventie, reductie en beheersing van de emissie van NO<sub>x</sub> door schepen. In een NECA gelden strengere normen t.a.v. NO<sub>x</sub> uitstoot door zeeschepen. De milieuambitie van het kabinet uit zich in het streven naar een gezondere en veiliger leefomgeving. Verbetering van de luchtkwaliteit maakt daar onderdeel van uit. Die wil het kabinet bereiken via voortschrijdende normstelling in het bronbeleid, dat vanwege de grensoverschrijdende aard van het vervoer en de vervuiling, internationaal wordt vastgesteld.

Er zijn studies verricht naar de economische haalbaarheid en de gevolgen voor het milieu en de economie van de instelling van een NECA. Deze studies laten zien dat de kosten voor de kustvaart uiteindelijk met bijna 2% stijgen, en de kosten voor het lange afstandsvervoer met 0,6%. Deze kostenstijging zal echter slechts geleidelijk optreden, omdat de strengere normen alleen gelden voor nieuw te bouwen schepen. De studies laten zien dat bij deze kostenstijging er niet of nauwelijks ongewenste modal shift effecten van zee naar land zullen optreden.

De studies laten tevens zien dat de NO<sub>x</sub>-emissies door zeevaart op de Noordzee verantwoordelijk zijn voor 7 tot 24% van de land-gemiddelde NO<sub>x</sub>-concentraties in de Noordzee-kuststaten. Een NECA op de Noordzee zal de emissies in 15 jaar terugbrengen met ongeveer één derde en daarna zelfs meer.

Daarnaast draagt de maatregel bij aan het halen van de doelen van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Omdat de maatregel pas op termijn resultaat oplevert worden de knelpunten bij het vaststellen van de nu voorliggende PAS (2015–2021) er niet mee opgelost. Voor latere PAS perioden levert instelling van een NECA wel een belangrijke bijdrage. Gezien enerzijds de genoemde milieuambities en anderzijds de economische haalbaarheid (de investeringen en tijd die reders nodig hebben om tijdig aan de uitrustings-eisen van schepen te voldoen), dient een weloverwogen keuze te worden gemaakt. Ik raad mij daar de komende tijd op

**Vraag:**

Wat is de precieze gang van zaken voor het instellen van een NECA in de Noordzee?

**Antwoord:**

Voorstellen aan de IMO voor de aanwijzing van een gebied als NO<sub>x</sub> emissiebeheersgebied (NECA) kunnen uitsluitend door landen worden ingediend. De landen grenzend aan een specifiek zeegebied dienen dat gezamenlijk te doen. Dat wil zeggen dat onder de Noordzeelanden consensus moet bestaan over een aanvraag voor de aanwijzing van de Noordzee tot NECA. De IMO zal een aanvraag vervolgens toetsen aan de hand van de voorgeschreven criteria voor de aanwijzing van gebieden voor emissiebeheersing (MARPOL Bijlage VI, Aanhangsel 3).

102

**Vraag:**

Kunt u de voortgang aangeven van het overleg met de Noordzeelanden in verband met de aanvraag bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de Noordzee als NECA aan te wijzen?

**Antwoord:**

Nederland en Denemarken zijn trekkers van een overleg met Noordzeelanden over een mogelijke NECA aanvraag voor de Noordzee. Beide landen streven ernaar om nog dit jaar van alle Noordzeelanden een standpunt te krijgen over een mogelijke aanvraag. Voor een aanvraag bij de IMO is er consensus nodig tussen alle Noordzeelanden. Zie ook het antwoord op vraag 100.

103

**Vraag:**

Hoe groot acht u de kans dat ook de Oostzeelanden een NECA-aanvraag indienen bij de IMO?

**Antwoord:**

Op de HELCOM Ministersconferentie in 2010 is het principebesluit genomen om een aanvraag bij de IMO in te dienen om de Oostzee tot NO<sub>x</sub> emissiebeheersgebied aan te wijzen. In 2013 heeft Rusland echter aangegeven niet akkoord te gaan met een aanvraag waarbij de Oostzee al in 2016 een NO<sub>x</sub> emissiebeheersgebied zou worden. Deze opvatting werd gesteund door enkele Midden- en Oost-Europese landen. Er is op dit moment geen signaal dat Rusland bij een latere invoeringsdatum dan 2016 wel akkoord zal gaan met een aanvraag.

104

**Vraag:**

Gaan de nieuwe MIRT-onderzoeken naar goederencorridors in Oost- en Zuid-Nederland alleen over waterwegen of ook over spoor en wegen (of een combinatie daarvan)?

**Antwoord:**

De Goederencorridors Oost en Zuid zijn gericht op een multimodale (spoor, weg, water en buisleiding) benadering om de corridor zo te laten functioneren dat deze optimaal bijdraagt aan de economische concurrentiekracht van Nederland.

105

**Vraag:**

Kunt u aangeven op welke punten u de duurzaamheid van de binnenvaart verder wilt verbeteren?

**Antwoord:**

Om de duurzaamheid van de binnenvaart verder te verbeteren zijn maatregelen nodig bij nieuwe en bij bestaande schepen. Maatregelen



dienen bovendien veelal in internationaal verband overeengekomen te worden, gezien het karakter van de bedrijfstak. Het Kabinet zet daarom in op:

- Aanscherping van de Europese normen voor nieuwe scheepsmotoren, naar een ambitieus maar tegelijk realistisch en haalbaar niveau.
- Nadere uitwerking van de ambities van de Europese Commissie om de bestaande vloot te vergroenen, o.a. door toepassing van schonere motortechnieken, ander vaargedrag en andere brandstoffen. Het kabinet zet ook hier in op haalbare stappen en betaalbare oplossingen.
- Stimulering van de toepassing van alternatieve brandstoffen, als nadere uitwerking van het SER-energie-akkoord. Met name LNG is kansrijk in de binnenvaart. In CCR-verband wordt gewerkt aan de aanpassing van wetgeving voor het gebruik van LNG als brandstof.
- Met de implementatie van de Europese richtlijn «clean power for transport» draagt het rijk zorg voor de realisatie van bunkerpunten voor LNG en walstroomvoorzieningen in de belangrijke havens.

Onderzoek naar de mogelijkheden van bijmenging van biobrandstoffen in de binnenvaart, in afstemming met de buurlanden, met name België.

106

**Vraag:**

Welke gevolgen zullen de bezuinigingen op het verkeersmanagement over Rijkswaagwegen hebben voor de binnenvaart?

**Antwoord:**

Ik heb met de bestuurlijke regio's in het najaar 2013 een acceptabele vorm afgesproken. De bezuinigingen slaan vooral neer op de minder drukke vaarwegen. Op een aantal minder drukke routes neemt de kans op wachttijden hierdoor toe maar de beschikbaarheid valt binnen de normen zoals gesteld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De binnenvaart ondervindt op de hoofdtransportassen geen effecten zodat de doorvaart daar optimaal kan blijven functioneren.

107

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de invoering van op afstand bedienbare bruggen en sluizen verloopt?

**Antwoord:**

Op kleine schaal is bediening op afstand al ingevoerd. Ik heb twee pilots benoemd om bediening op afstand op de Rijkswaagwegen breed te introduceren. Zoals reeds toegezegd zal ik naar aanleiding van de versoeringen op bedieningstijden een vergezicht aan de kamer aanbieden. De invoering van bediening op afstand maakt daar onderdeel van uit.

De pilotprojecten hebben vertraging opgelopen. Hierover heb ik u geïnformeerd naar aanleiding van het AO scheepvaart van 10 juni 2014. Ik zal een evaluatie opstellen zodra de pilotprojecten zijn afgerond.

108

**Vraag:**

Heeft u naast de ambities op het gebied van logistiek ook een integrale visie op de toekomst van logistiek in Nederland? Zo nee, kunt u toezeggen in aanvulling op de ambities uit de begroting 2015 ook werk te maken van een integrale visie op logistiek in en voor Nederland?

**Antwoord:**

De ambities die ik heb op het gebied van logistiek zijn reeds gestoeld op een integrale visie. Deze visie is gemeenschappelijk tot stand gekomen

met bedrijfsleven en wetenschap en is neergelegd in het adviesrapport van de Topsector Logistiek «Partituur naar de Top» (2011). Deze visie is in essentie nog steeds actueel en deze onderschrijf ik volledig als deelnemer aan de Topsector Logistiek.

109

**Vraag:**

Welke concrete maatregelen worden er genomen om tot een modal shift te komen van wegvervoer naar vervoer per water?

**Antwoord:**

Om de files op de weg te beperken en de infrastructuur beter te benutten zet ik actief in op goederenvervoer over water. Om die groei te faciliteren los ik de verwachte knelpunten op de vaarwegen op via de infrastructuurprojecten in het MIRT. Ook de ontwikkelingen in de binnenvaart dragen bij. Met moderne grote schepen en steeds meer digitale informatie-uitwisseling kan de binnenvaart de verwachte groei van de goederenstromen, met name die van het containervervoer, opvangen. Enkele voorbeelden:

- «Blauwe Golf»: doel is een beter geïnformeerde (beroeps)vaart en wegverkeer door betere informatie over brug- en sluisopeningstijden en verbetering van het planningsproces binnen de binnenvaartketen. Blauwe Golf ITS wordt gezamenlijk door de Provincies Noord en Zuid Holland, het Havenbedrijf Rotterdam, RWS-Noord Holland en Beter Benutten I&M ontwikkeld. Naar verwachting zal de Blauwe Golf binnenkort in Twente starten.
- Via Beter Benutten zijn knelpunten op de Zuid Willemsvaart aangepakt en daarbij is de deal gemaakt met het regionale bedrijfsleven dat zij de binnenvaartmogelijkheden beter gaan benutten. Dagelijks zullen 460 vrachtautoritten worden vervangen door binnenvaart
- Ook in Twente is een dergelijke deal tot stand gekomen. Hierbij investeer ik in de verbreding van de kanalen en in de Blauwe Golf en heeft het bedrijfsleven toegezegd meer via het water te vervoeren (350 minder vrachtwagens per dag met een doorgroei naar 600 in 2020)
- Twee MIRT-onderzoeken naar goederencorridors worden gestart: voor de A15-Betuwelijn-Waal corridor en de A16/58/67-Brabantroute-Brabantse kanalen. Daarin kijken we breed, over alle modaliteiten (inclusief buisleidingen) en multimediale terminals, met bedrijfsleven en regio naar mogelijkheden om de processen in de corridor efficiënter te laten lopen. Dat doen we met onze nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Door te analyseren welke mogelijkheden er zijn met maatregelen op het vlak van instandhouden, inrichten, innoveren en informeren.

110

**Vraag:**

Kunt u aangeven binnen welk programma u de ambitie gaat borgen om te komen tot een efficiëntere inzet van de toezichthoudende instanties in de logistieke keten?

**Antwoord:**

Deels ga ik dit borgen door middel van de Maatwerk Aanpak Regeldrukvermindering Logistiek. Dit is onderdeel van het meerjarenprogramma van de Topsector Logistiek. Een actieplan (van bedrijfsleven en overheid) voor de aanpak van knelpunten die op korte termijn kunnen worden opgelost, bevindt zich momenteel in de afrondende fase.

Daarnaast is in de Rotterdamse haven inmiddels het project «ladingregie» geïmplementeerd, waarbij alle inspectiediensten controles en controlemomenten onderling afstemmen onder coördinatie van de Douane.

Er wordt toegewerkt naar één controlemoment om de efficiëntie van de logistieke keten te vergroten: alle inspecties, zoals Inspectie Leefomgeving en Transport, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, en Douane gaan zo inspecteren op hetzelfde moment in de logistieke keten. (actie 19 van de «Groeibrief», Kamerstuk 34 000, nr. 4)

111

**Vraag:**

Wat is de planning van de implementatie van het ene controlemoment? Welke randvoorwaarden moeten hiervoor zijn ingevuld? Welke administratieve lasten kunnen hiermee worden bespaard?

**Antwoord:**

De implementatie van het ene controlemoment (one-stop-shop) verschilt per locatie. In de Rotterdamse haven is inmiddels het project «lading-regie» geïmplementeerd, waarbij alle inspectiediensten controles en controlemomenten onderling afstemmen onder coördinatie van de Douane. Zogenaamde «dubbele controles» komen daar niet meer voor. Op de Tweede Maasvlakte wordt gestart met de voorbereidingen voor de bouw van een Rijksinspectieterminal (gereed per 2016); als er door de toezichthouder(s) gecontroleerd moet worden, dan kan die controle voor alle soorten goederen in die inspectieterminal plaatsvinden, ook van gevaarlijke stoffen, veterinaire goederen etc. Dus één controlelocatie in plaats van de huidige situatie waarin de locatie verschilt afhankelijk van het soort goed.

Op Schiphol is het programma Smartgate in uitvoering, een programma waarbij alle diensten controles op elkaar afstemmen. Onder regie van de Douane wordt het Joint Inspection center gebouwd, alwaar noodzakelijk controles van goederen door alle diensten worden verricht. Deze bouw start medio 2015.

112

**Vraag:**

Wat is de doelstelling van de verkenning of verlenging van de planperiode van Infrastructuur- en Deltafonds wenselijk is? Gaat het daarbij om de vraag of het werken met de fondsen een nuttig en noodzakelijk instrument is of om de vraag of er aanvullende middelen noodzakelijk zijn? Op welke wijze wordt de Kamer bij deze verkenning betrokken?

**Antwoord:**

De verkenning over de planperiode van het Infrastructuur- en Deltafonds heeft geen specifieke doelstelling daaraan gekoppeld. Ik zie regelmatig in hoeverre de instrumenten die lenM beschikbaar heeft toereikend zijn om ook op lange termijn de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland te blijven verbeteren. Dit geldt ook voor het budgettaire instrument.

113

**Vraag:**

Wat wordt er bedoeld met een versnellingspunt circulaire economie en wat kost dit?

**Antwoord:**

Het versnellingspunt is een platform, waarin samengewerkt wordt door bedrijfsleven, overheid, kennisinstellingen en NGO's. Verschillende acties ter versnelling van de circulaire economie worden samengebracht en opgepakt. Geïnitieerd door lenM en in samenwerking met andere ministeries organiseert de RACE-coalitie (Realisatie Acceleratie Circulaire Economie) activiteiten, zoals:

- Het aanleggen van een portfolio van bestaande projecten, met speciale aandacht voor geleerde lessen en benodigde systeeminnovaties.
- Het inventariseren en wegnemen van belemmeringen om te komen tot een circulaire economie.
- Het bevorderen van de toepassing van circulaire principes door ontwerpers en van hoogwaardig hergebruik.
- Het inrichten van een gezamenlijk kennisplein rond (beschikbaarheid van en substituten voor) grondstoffen.
- Het stimuleren van circulaire businesscases en circulaire ketens binnen de Green Deal Circulair Inkopen. Met een aantal inkooppilots in de Rijksbedrijfsvoering worden de benodigde systeeminnovaties nader onderzocht. Ambitie is om in de toekomst alle relevante productgroepen van het Rijksinkoopbeleid circulair te benaderen.

Verwachte kosten van de IenM activiteiten zijn ruim 2 mln. Euro.

114

**Vraag:**

Klopt de inschatting van de afvalbranche dat bij invoering van de afvalstoffenbelasting er meer afval geëxporteerd zal worden naar andere landen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke manieren zijn er om dit te ondervangen?

**Antwoord:**

Op dit moment is er voor gekozen om geen exportheffing in te voeren. De ontwikkeling van de export zal gemonitord worden. Mochten de monitoringsgegevens daartoe aanleiding geven dan zal bezien worden of aanpassing nodig is. De vormgeving van de afvalstoffenbelasting zal in uw Kamer meer specifiek aan de orde komen bij de behandeling van het Belastingplan 2015. Voor nadere vragen over het voorgaande zou ik u dan ook willen verwijzen naar Staatssecretaris Wiebes van Financiën.

115

**Vraag:**

Is het voorstel van de branche om een exportheffing op afval in te voeren mogelijk? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Een exportheffing is op dit moment nog niet aan de orde. Mocht in de toekomst blijken dat er toch grote hoeveelheden afval worden geëxporteerd, dan zal het kabinet eventuele aanpassingen overwegen, waarbij belangrijk is dat deze technisch mogelijk en uitvoerbaar zijn voor de Belastingdienst. De vormgeving van de afvalstoffenbelasting zal in uw Kamer meer specifiek aan de orde komen bij de behandeling van het Belastingplan 2015. Voor nadere vragen over het voorgaande zou ik u dan ook willen verwijzen naar Staatssecretaris Wiebes van Financiën.

116

**Vraag:**

Hoeveel afval wordt er minder gestort door de invoering van de stortbelasting?

**Antwoord:**

De stortbelasting is ingevoerd op 1 april 2014. Sindsdien fluctueren de volumes nogal. Pas op termijn is beter aan te geven wat de effecten zijn van de invoering van de stortbelasting per 1 april 2014.

117

**Vraag:**

Welke belemmeringen in de wet- en regelgeving worden met het project Ruimte in Regels voor Groene Groei weggenomen?

**Antwoord:**

Het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei heeft als doel het stimuleren van groene groei, ambitieus ondernemerschap en innovatieve investeringen door het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen in wet- en regelgeving. Dit kunnen verschillende soorten belemmeringen zijn: operationele belemmeringen, structurele belemmeringen, fundamentele belemmeringen en botsende belemmeringen.

Het programma start binnen de domeinen Van Afval Naar Grondstof en Biobased Economy en daarbinnen op specifieke thema's zoals Afval-(transport), Level Playing Field, Certificering duurzaamheid en Accijnzen en belastingen.

118

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel regels er geschrapt zijn door het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei?

**Antwoord:**

Het doel van het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei is om waar nodig regelgeving zodanig aan te passen of in te vullen dat de maatschappelijke doelen die ten grondslag liggen aan de regels, gerealiseerd worden. Daarnaast wordt beoogd ruimte te bieden aan innovatieve investeringen door ondernemers die bijdragen aan groene groei. Dit hoeft dus niet te betekenen dat de overheid uitsluitend regels schrapt.

In plaats daarvan spreekt het programma van oplossen of afhandelen van belemmeringen in regelgeving. Een belemmering is opgelost, als de ondernemer daarvan – binnen grenzen van redelijkheid – geen belemmering meer ervaart bij zijn investeringen of bedrijfsvoering. Binnen het vorige programma Botsende Belangen in de Biobased Economy zijn 55 belemmeringen afgehandeld.

Het programma Ruimte in Regels inventariseert momenteel belemmeringen waar ondernemers bij innovatieve investeringen tegen aanlopen. Streven is om eind 2014 alle belemmeringen in kaart te hebben.

119

**Vraag:**

Wat wordt verstaan onder een kosteneffectieve aanpak van problemen met de waterkwaliteit? Wanneer is hier meer duidelijkheid over? En wat betekenen de ambities op het terrein van waterkwaliteit voor de economische positie van de land- en tuinbouwsector?

**Antwoord:**

De Kaderrichtlijn Water streeft naar schoon en ecologisch gezond water voor duurzaam gebruik. Realisatie van de doelen van de Kaderrichtlijn Water draagt bovendien bij aan de doelen van Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Marien. Uitgangspunt is om dit te doen tegen zo laag mogelijke kosten. Dat betekent een zorgvuldige afweging tussen landelijke- en gebiedsgerichte maatregelen en zo veel als mogelijk meekoppelen met andere opgaven, zoals waterveiligheid, zoetwatervoorziening, recreatie en scheepvaart. De specifieke regionale invulling van een kosteneffectieve aanpak per waterlichaam is aan de waterbeheerders. Net als andere sectoren is ook de land- en tuinbouwsector gebaat bij schoon water voor duurzaam gebruik. Specifiek voor deze sector geldt dat bezien moet worden op welk schaalniveau zuivering van afvalwater plaats

vindt, waarbij het uitgangspunt zuivering aan de bron is, maar centrale zuivering bij waterzuiveringsinstallaties ook een optie kan zijn.

120

**Vraag:**

Wat zijn de concreet behaalde doelen van de Topsector Water tot nu toe?

**Antwoord:**

Het doel van de Topsector Water is om de toegevoegde waarde van de sector te hebben verdubbeld in 2020. Dit gebeurt door uitvoering van de actieagenda «Water verdient het» (juni 2011). De meting van de toegevoegde waarde wordt gedaan door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in de «Monitor Topsectoren» die half oktober aan uw kamer wordt toegezonden door de Minister van Economische Zaken. Deze meting vormt de eerste tussenstand na de 0-meting van 2012 en vormt daarbij het eerste moment om iets te kunnen zeggen over het bereiken van de gestelde doelstelling.

121

**Vraag:**

Hoe geeft u uitvoering aan «de maatschappelijke verantwoordelijkheid om kennis en kunde wereldwijd te delen om watergerelateerde rampen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken»? Kunt u dit zoveel mogelijk specificeren en kwantificeren?

**Antwoord:**

Er wordt op een aantal verschillende manieren uitvoering gegeven aan «de maatschappelijke verantwoordelijkheid om kennis en kunde wereldwijd te delen om watergerelateerde rampen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken». Nederland richt bij de onderhandelingen op één Sustainable Development Goal voor water, waarin het voorkomen van watergerelateerde rampen of het beperken van de gevolgen een centrale plaats heeft. In de rol als vicevoorzitter van HELP vraagt de Minister van Infrastructuur en Milieu meer om meer op concrete uitvoering gerichte aandacht voor deze problematiek. De Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Minister van Infrastructuur en Milieu werken gezamenlijk aan een partnerschap met de Global Water Practice van de Wereldbank voor het verbeteren van de inzet van kennis en de kwaliteit van watergerelateerde projecten. Het Dutch Risk Reduction team van Nederlandse waterexperts wordt op verzoek van landen ingezet in situaties waar een water gerelateerde ramp heeft plaats gevonden of dreigt. Het team geeft adviezen voor het voorkomen van een volgende ramp of het beperken van de gevolgen ervan. Voor het DRR-team is in 2014 en 2015 een bedrag van € 5 miljoen beschikbaar. Ook het programma Partners voor Water 3 is in veel activiteiten gericht op het voorkomen van watergerelateerde rampen of het verminderen van de gevolgen daarvan. Doelstelling en resultaten van dit programma zijn beschreven in het antwoord op vraag 139. Voor de inzet op het voorkomen van watergerelateerde rampen wordt samenwerking gezocht met andere landen, die een belangrijke inbreng hebben op dit terrein hebben, zodat er gezamenlijk effectiever gewerkt kan worden in landen waar zich problemen voordoen. Verder werken De ministeries van Infrastructuur en Milieu en Buitenlandse Zaken onderzoeken mogelijkheden voor het vergroten van de rol van private financiering in waterprojecten.

122

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er internationaal aandacht gegeven aan de waterexpertise en op welke wijze is de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking hierbij betrokken?

**Antwoord:**

Vanuit het uitvoeringsprogramma Partners voor Water wordt intensief aandacht gegeven aan Nederlandse Waterexpertise in een zevental deltalanden: Bangladesh, Colombia, Egypte Indonesië, Mozambique, Myanmar en Vietnam. Per land wordt hierbij via verschillende projecten Nederlandse expertise ingezet, waarmee de Nederlandse watersector zich kan positioneren. Dit wordt gecombineerd met missies van bewindspersonen en bedrijven delegaties. Daarnaast wordt in een groot aantal landen door een combinatie van economische diplomatie en diverse activiteiten in het land zelf vanuit onder meer het programma Partners voor Water de Nederlandse waterexpertise onder de aandacht gebracht en wordt gekeken hoe deze expertise een bijdrage kan leveren aan de specifieke uitdagingen op watergebied in deze landen.

Het Dutch Risk Reduction team van Nederlandse waterexperts wordt op verzoek van landen ingezet in situaties waar een waterramp heeft plaats gevonden of dreigt. Het team adviseert over de aanpak van het duurzaam reduceren van de risico's voor een waterramp. Via de adviezen van het DRR team maken landen kennis met de Nederlandse waterexpertise. Verder wordt de Nederlandse waterexpertise onder aandacht gebracht door een uitgebreide Holland promotie voor water via websites (dutchwatersector.com), Holland paviljoens op grote internationale waterevenementen, films, brochures enzovoorts.

De bovenstaande activiteiten worden uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Buitenlandse Zaken. Via deze samenwerking en meer specifiek missies, inzet van de posten, inzet van instrumenten is de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking hierbij direct betrokken.

123

**Vraag:**

Wanneer verwacht u het netwerk van «lage landen», met andere landen die met vergelijkbare uitdagingen op het gebied van waterveiligheid te maken hebben als Nederland, te starten? Gaat u hierin ook (leden van) de Alliance of Small Island States (AOSIS) betrekken?

**Antwoord:**

Er wordt al samengewerkt en kennis en ervaring uitgewisseld met een groot aantal laag gelegen landen of landen met laag gelegen gebieden (bijvoorbeeld Duitsland, VK, Frankrijk, VS, China, Australië, Singapore, Colombia, Indonesië, Vietnam, Mozambique, Bangladesh, Egypte). Dit gebeurt in diverse samenwerkingsverbanden. Er is op dit moment geen plan om een nieuw specifiek netwerk van «lage landen» op te bouwen. Er wordt wel gewerkt aan het verder versterken van samenwerking met landen ook om gezamenlijk waterproblemen in ander landen aan te pakken.

Singapore is een van de landen vanuit de AOSIS, waarmee uitwisseling van kennis en ervaring plaats vindt. Samenwerking met andere leden van AOSIS is mogelijk en ook afhankelijk van belangstelling hiervoor in de landen zelf.

124

**Vraag:**

Werkt het Dutch Disaster Reduction Team ook samen met (leden van) de AOSIS?

**Antwoord:**

Nee, het Dutch Risk Reduction Team werkt nog niet samen met leden van het AOSIS. Het DRR team wordt wereldwijd ingezet op verzoek van een buitenlandse overheid in geval van een (dreigende) watergerelateerde ramp. Vanuit de AOSIS landen is nog geen verzoek ontvangen voor inzet van het DRR team.

125

**Vraag:**

Hoe wilt u klimaatmitigatie en klimaatadaptatie verankeren in het water-SDG (Sustainable Development Goal)?

**Antwoord:**

De vraag van klimaatmitigatie en klimaatadaptatie in relatie tot water-SDG (in wording) valt in meerdere onderdelen uiteen. Vastgesteld moet worden dat de voorgestelde lijst van SDG's een tussenstand zijn in de VN onderhandelingen die pas medio 2015 worden afgerond. Adaptatie is iets dat zich niet beperkt tot het SDG water (goal 6) alleen. Adaptatie is ook verankerd in goal 9 waar het gaat om «resilient infrastructure» en goal 11 waar het gaat om het beleid om steden duurzamer te maken en meer bestand tegen effecten van klimaatverandering en natuurlijke rampen, waaronder water. Adaptatie beleid zal als het gaat om doorvertaling van SDGs op meerdere terreinen dan alleen water zichtbaar worden en is vooral een zaak van landen zelf. Het voorgestelde water-SDG goal 6 bevat onder het IWRM deel wel een verwijzing naar grensoverschrijdende samenwerking waar dat relevant is. Verder bevat SDG goal 13 een oproep om klimaat adaptatie en mitigatie beter in ontwikkelingsplannen op te nemen. SDG goal 13 (klimaat) verwijst met betrekking tot mitigatie naar de uitkomsten van de onderhandelingen van COP 21 van het UNFCCC verdrag. Die uitkomsten zullen worden afgewacht alvorens met meer zekerheid iets kan worden gezegd over welk type maatregelen onderdeel worden van de precieze verankering in de hiergenoemde SDGs door landen.

126

**Vraag:**

Kunt u toezeggen een positieve grondhouding aan te nemen ten aanzien van het helpen bevorderen van de eenwording van Europese vervoersmarkten van alle modaliteiten?

**Antwoord:**

Ja, onder voorwaarden; zie verder de beantwoording van vraag 127

127

**Vraag:**

Wat betekent uw inzet op het gebied van Europese vervoersmarkten concreet voor de modaliteiten luchtvaart, spoor, (binnen-)vaart en wegtransport? Welke protectionistische maatregelen moeten er worden geschrappt? En wat is de verwachting hiervan qua haalbaarheid en tijdpad?

**Antwoord:**

De Nederlandse inzet is sinds lange tijd gericht op de realisatie van één interne vervoersmarkt. Nu in de afgelopen decennia veel belemmeringen zijn weggenomen in alle vervoerssectoren is het zaak om bestaande regelgeving goed te implementeren (bijvoorbeeld interoperabiliteit op het spoor) en om bestaande en eventuele nieuwe Commissie-voorstellen van geval tot geval te beoordelen. In de luchtvaart is de realisatie van het



gemeenschappelijke luchtruim (Single European Sky, SES) een prioriteit. In de scheepvaart zijn nog (douane)procedures te stroomlijnen, zoals aangekondigd in de Mededeling Blauwe Gordel, onder meer door inzet van e-maritime. In het wegvervoer is verdere liberalisatie van cabotage wat mij betreft nog niet aan de orde, gegeven de verschillen in sociale condities.

Ook voorstellen voor ingrijpende liberalisatie in het binnenlands personenvervoer per spoor, zoals opgenomen in het Vierde Spoorpakket, zijn voor Nederland een stap te ver. Voorstellen op de genoemde dossiers worden ofwel reeds besproken in Brussel ofwel over niet al te lange tijd verwacht. Het is te vroeg om te zeggen wanneer dit tot concrete resultaten zal leiden.

128

**Vraag:**

Hoe verhoudt deze internationale agenda (meer liberalisatie, multimodaliteit en interoperabiliteit) zich tot het kabinetsstandpunt over het Vierde Europese Spoorpakket waar meer liberalisatie wordt tegengehouden?

**Antwoord:**

De Nederlandse inzet is sinds lange tijd gericht op de realisatie van één interne vervoersmarkt. Nu in de afgelopen decennia veel belemmeringen zijn weggenomen in alle vervoerssectoren is het zaak om bestaande regelgeving goed te implementeren (bijvoorbeeld interoperabiliteit op het spoor) en om bestaande en eventuele nieuwe Commissie-voorstellen van geval tot geval te beoordelen. Ten aanzien van het 4<sup>e</sup> spoorpakket geldt dat openstelling van de binnenlandse markt voor personenvervoer afwijkt van de beleidskeuzes die door Nederland in het kader van de Lange Termijn Spooragenda zijn gemaakt. Nederland wil ten aanzien van marktopening eigen keuzes kunnen maken en niet verplicht worden, zoals de Commissie voorstelt, tot verplichte openbare aanbesteding van concessies. De komende jaren wordt in Nederland ingezet op de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda binnen de bestaande marktordening met onderhandse gunning van een openbaar dienstcontract aan NS (met daarin opgenomen prestatie-eisen). Na 2025 kan openbare aanbesteding tot de mogelijkheden behoren maar daarbij moet de prestatieverbetering gedurende de aanstaande concessieperiode als maatstaf voor die keuze worden benut.

129

**Vraag:**

Waar worden de bijdragen van het Ministerie van Economische Zaken aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor doelstellingen uit het SER-akkoord specifiek voor ingezet?

**Antwoord:**

Het gaat hierbij om de verbetering en uitvoering van artikel 2.15 van de Wet Milieubeheer. Belangrijke onderdelen zijn daarbij het inwinnen van advies ten behoeve van de samenstelling van de erkende maatregellijsten, een investering in goed toezicht, bijvoorbeeld met opleidingen, handhavingstools en goed voorlichtingsmateriaal. Ook is er ruimte om eenmalig omgevingsdiensten financiële ondersteuning te bieden bij het investeren in beter toezicht op de naleving van artikel 2.15.

130

**Vraag:**

Kunt u specificeren waar de 5 mln. euro uit het Deltafonds ten behoeve van het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering aan besteed wordt? Komt dit bedrag volledig ten goede aan de uitvoering van het Deltaprogramma?

**Antwoord:**

De 5 mln. euro uit het Deltafonds wordt besteed aan het verder verhogen van de informatiebeveiliging van de waterkerende infrastructuur en van de zogenaamde Missie Kritieke Systemen voor waterveiligheid en schoon water, zoals het Landelijk Meetnet Water. Beveiligd werken maakt geen onderdeel uit van het Deltaprogramma, maar draagt wel bij aan de doelstellingen daarvan.

131

**Vraag:**

Waarom staan er voor 2016 geen beleidsdoorlichtingen gepland?

**Antwoord:**

Bij de opstelling van de ontwerpbegroting 2015 zijn afspraken gemaakt over de programmering van de beleidsdoorlichtingen. Deze planning is onveranderd.

132

**Vraag:**

Wordt bij de beleidsdoorlichting van artikel 13 ook de vraag betrokken in hoeverre de Regeling Bijzondere Financiering (Bodemsanering) bekend is? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Bij de beleidsdoorlichting wordt de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid onderzocht. Onderdeel van het beleidsinstrumentarium is de Regeling Bijzondere Financiering (bodemsanering). Deze regeling is daarmee onderdeel van de beleidsdoorlichting.

133

**Vraag:**

Wordt bij de beleidsdoorlichting tevens de hoeveelheid nog te saneren vervuilde grond betrokken? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Bij de beleidsdoorlichting wordt de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid onderzocht. De omvang van de opgave wordt uitgedrukt in aantallen locaties en niet expliciet in hoeveelheid nog te saneren grond. De hoeveelheid te saneren grond per locatie is pas eenduidig te omschrijven na specifiek onderzoek waarbij rekening gehouden wordt met de meest kostenefficiënte wijze van de uitvoering van de sanering.

134

**Vraag:**

Wat was de reden voor de onderuitputting van de garantieregeling voor bodemsanering?

**Antwoord:**

Het midden- en kleinbedrijf doet een beroep op de garantieregeling als er vanuit het bedrijfsleven aanvragen binnenkomen. In 2013 waren deze aanvragen lager dan het budget van de garantieregeling. De verplichtingenruimte die niet is benut vervalst. Er is geen kasbudget (uitgaven) mee gemeoid.

135

**Vraag:**

Waarom wordt het verscherpte garantiekader voor bodemsanering pas bij de begroting van 2016 doorgevoerd?

**Antwoord:**

Het garantiekader voor bodemsanering wordt pas bij begroting van 2016 aangepast om de resultaten van de lopende beleidsdoorlichting van Hfst. XII art. 13 te kunnen verwerken. Daarnaast stellen overheden en bedrijfsleven momenteel een nieuw convenant op over de uitvoering van de bodemsanering waarbij het garantiekader mogelijk een rol speelt. Uitkomsten hiervan worden verwerkt in de begroting 2016.

136

**Vraag:**

Op welke wijze is er in de begroting rekening gehouden met de wijzigingen die mogelijk voortvloeien uit het Deltaprogramma?

**Antwoord:**

Met name in de Deltafonds-begroting is rekening gehouden met de investeringen en wijzigingen die mogelijk voortvloeien uit het Deltaprogramma. In het Deltafonds is bijna 30 mln euro gereserveerd voor nadere uitwerking en voorbereidingen van nieuwe maatregelen die voortvloeien uit Deltaprogramma. Het gaat hierbij onder meer om de uitwerking van de nieuwe normen op het toets- en ontwerpinstrumentarium, het stimuleringsprogramma Ruimtelijke Adaptatie en nader MIRT-onderzoek naar een flexibeler peilbeheer in het IJsselmeer ten behoeve van de zoetwatervoorziening. Daarnaast is in de programmaruimte van het Deltafonds een voorlopige reservering opgenomen ten behoeve van een betekenisvolle start van de opgaven voor waterveiligheid en zoetwater. Deze voorlopige reservering bestaat uit € 150 miljoen voor rijksbijdragen aan zoetwatermaatregelen en € 200 miljoen voor de meerkosten van rivierversuiming. Hierbij geldt dat medefinanciering door de regio een randvoorwaarde is.

137

**Vraag:**

Kan er een uitsplitsing in financiën worden gegeven van de verschillende opdrachten onder beleidsartikel 11.01.1?

**Antwoord:**

Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt bij het onderdeel «Toelichting op de financiële instrumenten» inzicht geboden in de instrumenten zoals opgenomen in de budgettaire tabel (waaronder het onderdeel 11.01.01 Opdrachten Algemeen waterbeleid). Hierbij heb ik inzicht gegeven aan welke activiteiten het budget in 2015 wordt besteed, waarbij een keuze is gemaakt op basis van financieel belang en politieke relevantie. Hieronder treft uw Kamer een volledig overzicht van de opdrachten en de daarmee samenhangende budgetten voor dit artikelonderdeel.

Best.organisatie + Doelmatig waterbeheer	353
Visievorming NWP2	50
Wettelijke instrumentarium	500
Niet-wettelijk instrumentarium	410
Accountmanagement Water	30
Directieoverstijgende taken	18
Algemeen	100
<b>Totaal afdeling Bestuur en Regie:</b>	<b>1.461</b>
Regie op uitvoering	30
Monitoren en evalueren	90
regie op uitvoering	124
Overig	34
<b>Totaal afdeling Programmering Waterbeleid</b>	<b>278</b>
Omgevingsloket technische ondersteuning	200
Helpdesk Water	200
nader toe te wijzen activiteiten	85
<b>Totaal afdeling Bestuur en Regie RWS</b>	<b>485</b>

JPI Climate	200
Nationale adaptiestrategie	100
Fonds wederopbouw	150
Eranet	28
Internationaal maatschappelijke vragen	100
<b>Totaal Topsector Waterbeleid</b>	<b>578</b>
Monitoring	60
Regie op uitvoering	392
<b>Totaal programmering waterbeleid RWS</b>	<b>452</b>
KPW+EU-netwerken+maatschappelijke vragen	50
Internationaal	15
Verbinden Topsector Water met Europa (via RVO)	35
<b>Totaal topsector water RWS</b>	<b>100</b>
<b>Totaal opdrachten 11.01.01</b>	<b>3.354</b>

138

**Vraag:**

Wanneer zijn de resultaten van de evaluatie van het waterschapsbestel bekend en wat wordt er met de resultaten van de evaluatie gedaan? Hoe verhoudt deze evaluatie zich tot de reactie op het rapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over watermanagement in Nederland, waarbij aangegeven is voorlopig geen aanpassingen door te voeren in het huidige bestel?

**Antwoord:**

Zoals ik heb toegezegd zal de evaluatie worden uitgevoerd na de Waterschapsverkiezingen in maart 2015. Ik verwacht rond de zomer de resultaten te kunnen melden aan uw Kamer. De genoemde evaluatie van het waterschapsbestel behelst met name het kiesstelsel: de wijze van samenstelling en verkiezingen of benoemen van het waterschapsbestuur. Zoals toegezegd in het overleg over de Wet aanpassing waterschapsverkiezingen, betrek ik daar specifiek bij een eventuele aanpassing van het systeem van de geborgde zetels en het principe van «belang-betaling-zeggenschap».

In maart 2014 heeft uw Kamer het OESO rapport «Water Governance in the Netherlands: Fit for the Future?» over het Nederlands waterbeheer en de Kabinetsreactie daarop ontvangen. Daarin is uw Kamer gemeld dat de bevindingen van de OESO geen aanleiding geven om bestuurlijke of organisatorische veranderingen in het waterbeheer te bepleiten en dat waterschappen zelf kunnen bezien waar opschaling interessant is in het kader van doelmatig bestuur. Deze bestuurlijk organisatorische aspecten vormen geen onderdeel van de evaluatie en beschouw ik als uitgangspunt.

139

**Vraag:**

Kan inzichtelijk worden gemaakt welke financiële middelen vanuit de ministeries IenM, BuZa en EZ jaarlijks beschikbaar worden gesteld voor HGIS Partner voor Water? Welke verschillende uitvoeringsprogramma's lopen er nu precies en met welke einddatum? Wat zijn de doelstellingen van de uitvoeringsprogramma's en wat is er tot op heden gerealiseerd?

**Antwoord:**

Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden de volgende financiële middelen (uitgedrukt in € x 1.000) beschikbaar gesteld voor HGIS Partners voor Water: in 2014 10.500; in 2015 9.506; in 2016 10.770 (1.884 voor programma Partners voor Water 3 en 8.886 voor nieuw programma als opvolger); in 2017 t/m 2019 8.886 per jaar. Het Ministerie

van Economische Zaken stelt geen middelen beschikbaar voor HGIS Partners voor Water. Op dit moment loopt er binnen HGIS Partners voor Water een uitvoeringsprogramma: Partners voor Water 3 (PvW3). De einddatum van Partners voor Water 3 is 31 december 2015. Er wordt op dit moment een nieuw programma ontwikkeld als opvolging van Partners voor Water 3. Dit programma zal starten in 2016.

Het programma Partners voor Water (PvW) heeft als doelstelling het bundelen van krachten om de internationale positie van de Nederlandse watersector (overheid, bedrijfsleven, kennisinstututen en NGO's) te verbeteren, en zo bijdragen aan het oplossen van de wereldwaterproblematiek. PvW3 draagt bij aan de realisatie van de ambities uit hoofdstuk 6 van het Nationaal Waterplan 2009. PvW3 heeft drie belangrijke onderdelen: de brede landenaanpak, de gerichte delta-aanpak (ook wel aangeduid als Water Mondiaal) en de subsidieregeling.

De brede landenaanpak richt zich op het versterken van de positie van de Nederlandse watersector op de wereldmarkt. PvW helpt vragen (en dus marktkansen) te identificeren en legt de verbinding tussen sectorpartijen en andere partners met kennis van de lokale markt. PvW zorgt ook voor promotie van de Nederlandse watersector via brochures, films, website en gezamenlijke deelname aan beurzen. PvW initieert de vorming Product-Markt-Combinaties (PMC's), waarbinnen aanbiedingen van sectorpartijen voor een bepaalde markt worden gebundeld. Er zijn inmiddels PMC's gevormd voor een aantal thema's in een aantal landen.,

Onder de titel Water Mondiaal financiert en ondersteunt Partners voor Water het ontwikkelen van langdurige samenwerkingsrelaties met 7 deltalanden: Bangladesh, Colombia, Egypte, Indonesië, Mozambique, Myanmar en Vietnam. Naast het bij elkaar brengen van partijen en het organiseren van de samenwerking worden ook projecten aanbesteed aan de Nederlandse watersector. Vanuit Water Mondiaal zijn grote projecten (mede) tot stand gebracht zoals het Mekong Deltaplan in Vietnam, het Beira masterplan in Mozambique en het project NCICD (National Capital Integrated Coastal Development) in Indonesië.

De subsidieregeling (Wereldwijd werken met Water) is inmiddels uitgevoerd, de laatste tender is geweest in februari 2014. In totaal is via subsidies € 19,1 miljoen toegekend aan 78 projecten in 28 landen. De projecten zijn uitgevoerd door consortia van Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en NGO's. Doelen van de subsidieregeling zijn bundeling van krachten binnen de watersector, het delen van waterkennis en -kunde met landen die daaraan behoefte hebben en het demonstreren van de unieke concepten en kwaliteiten voor het oplossen van de waterproblematiek. Er zijn nog 47 projecten in uitvoering, die allen zullen worden afgerond uiterlijk december 2015.

140

**Vraag:**

Hoe wil Nederland komen tot een meer integrale afstemming met de buurlanden op thema's als Blue Growth, scheepvaart (veiligheid), bouwen met de Noordzeenatuur en wind op zee?

**Antwoord:**

De integrale afstemming vraagt de komende jaren intensief contact met de Noordzeelanden en zal per onderwerp verschillen, mede doordat de landen verschillende bevoegdheids- en verantwoordelijkheidsverdelingen kennen. In de Noordzee 2050 Gebiedsagenda zet ik een en ander uiteen en ga ik in op de diverse onderwerpen. Voor de onderwerpen van de blauwe

groei is het zaak om eerst te bespreken welke kansen de andere landen zien en waar zij op willen inzetten. Omdat maatregelen en activiteiten in het ene land een effect kunnen hebben in andere landen, en specifiek op de natuurwaarden is het belangrijk om optimaal gebruik te maken van bestaande gremia, zoals OSPAR en de samenwerking aan de Mariene Strategie door te zetten. Voor economische en veiligheidsaspecten gelden gremia zoals de IMO. De EU richtlijn voor maritieme ruimtelijke planning leidt er daarnaast toe dat Nederland in de toekomst vaker in een vroeg stadium van planvorming wordt geconsulteerd. Dat geeft ook een podium voor integrale afstemming. Specifiek voor samenwerking rond windenergie op zee verwijs ik u graag naar het antwoord op vraag 141.

141

**Vraag:**

Hoe ziet u integrale afstemming van wind op zee met andere Noordzeelanden voor zich? Zou dit ook kunnen betreffen het gezamenlijk subsidiëren en laten realiseren van windparken? En aan welke landen denkt u specifiek? Zijn er landen met wie een samenwerking mee voor de hand ligt dan met andere? Zo ja, welke?

**Antwoord:**

De markt voor windenergie op zee is een internationale markt. Dit betreft zowel de samenwerking tussen overheden van andere Noordzeelanden als de betrokkenheid van marktpartijen bij de ontwikkeling van windenergie op zee. Zo is samenwerking met alle tien Noordzeelanden en de Europese Commissie al een feit als het gaat om windenergie op zee en generiek de interne markt voor duurzame energie en een Noordzee breed elektriciteitsgrid. De subsidiëring en ontwikkeling van concrete windparken is echter nog een nationale aangelegenheid. Elk land heeft zijn eigen specifieke subsidieregeling passend binnen de voor dat land geldende wet- en regelgeving rond windenergie op zee. In EU-kader wordt wel gekeken naar de mogelijkheden om te komen tot meer harmonisering ten aanzien van windenergie op zee en generiek duurzame energie. Alle EU-landen zijn dan in principe een optie. Op dit moment zijn er geen concrete plannen als het gaat om gezamenlijk subsidiëring en realisatie van windparken op zee.

142

**Vraag:**

Welke doelen heeft u uzelf gesteld met betrekking tot Blue Growth?

**Antwoord:**

Als overkoepelende doelstelling geldt een goede samenwerking tussen markt, overheden, kennisinstellingen en met andere betrokkenen om het potentieel van de zee te maximaliseren, uiteraard binnen de grenzen van het mariene ecosysteem. In de EU wordt onder Blue Growth vooral gefocused op energie uit zeewater, duurzame aquacultuur inclusief de kweek van algen en wieren, maritiem toerisme, blauwe biotechnologie en het ontginnen van de diepe zee. Nederland voegt daaraan toe de bestaande economische sectoren, zoals scheepvaart en waterbouw en legt tevens de nadruk op de wereldwijde export. In de Noordzee 2050 Gebiedsagenda heeft het kabinet onderzocht welke kansen er voor Nederland zijn in de blauwe groei thema's afgezet tegen de ruimte die de Noordzee en in het bijzonder ons deel daarvan biedt. De thema's kennen voor Nederland een iets andere invulling. De Noordzee 2050 Gebiedsagenda heb ik op 28 juli 2014 aan de Kamer aangeboden. In de Gebiedsagenda staan kansen en mogelijkheden op de thema's van de blauwe groei en zet ik uiteen hoe kansen te verzilveren zijn, maar nog zonder deze te

hebben gekwantificeerd. Daarvoor zijn de Top Sectoren en de markt nodig. Het kernteam export & promotie van de Topsector Water heeft zich bijvoorbeeld tot doel gesteld om de toegevoegde waarde van de watersector in het buitenland in 2020 te hebben verdubbeld, door onder andere meer omzet en werkgelegenheid in het buitenland. De (export-)kansen voor energie uit water zijn onderzocht samen met de Topsectoren Energie en Water. De studie wordt op dit moment afgerond.

143

**Vraag:**

Verwacht u dat de samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken op het gebied van vergunningverlening en het wetgevend kader voor windenergie op zee op korte termijn verbeterd kan worden?

**Antwoord:**

De samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken op het dossier windenergie op zee verloopt goed. Zo is er gezamenlijk gewerkt aan het wetsvoorstel windenergie op zee waarover uw Kamer in de loop van dit najaar wordt geïnformeerd en aan de onlangs vastgestelde Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee (brief aan de Tweede Kamer van 26 september jl.)

144

**Vraag:**

Hoe staat het momenteel met de financiering voor de uitvoering van de Rijksstructuurvisie Volkerak-Zoommeer (RGV)?

**Antwoord:**

Ik verwacht dat binnenkort de besluitvorming over de ontwerpRijksstructuurvisie Volkerak-Zoommeer kan worden afgerond. Zodra de besluitvorming is afgerond zal ik uw Kamer hierover nader informeren, hierbij zal ook de financiering aan de orde komen.

145

**Vraag:**

Wordt met de geraamde middelen, 474 mln. euro, volledig voldaan aan de opgave van de Kaderrichtlijn Water in 2027? En wordt de raming jaarlijks geactualiseerd?

**Antwoord:**

Met de geraamde middelen die nu op de begroting staan kan een pakket maatregelen worden uitgevoerd waarmee de inrichting van het hoofdwatersysteem op orde kan worden gemaakt. Dat betekent dat er voldoende middelen zijn om de leefgebieden voor planten en dieren te herstellen. Dat draagt bij aan de opgave voor de Kaderrichtlijn Water, maar is ook nodig voor de opgave Natura 2000 in het hoofdwatersysteem. De opgave bestaat naast inrichting ook uit waterkwaliteit en die wordt vooral beïnvloed door landelijke maatregelen, zoals voor mest en gewasbeschermingsmiddelen. Specifiek voor de grote rivieren is het ook van belang wat de buurlanden op dit punt presteren.

De middelen zijn geschat op basis van een concreet pakket aan maatregelen. Het betreft een raming en er kunnen zowel meer kosteneffectieve oplossingen als tegenvallers optreden. In principe wordt bij de actualisatie van de stroomgebiedbeheerplannen steeds gekeken wat nodig is. Dat is nu gedaan voor de stroomgebiedbeheerplannen die in december ter inzage worden gelegd en dat gebeurt nogmaals voor de actualisatie van die plannen in 2021. Daarnaast wordt jaarlijks verantwoording afgelegd over de uitgaven als onderdeel van de begroting.

146

**Vraag:**

Wat wordt er concreet bedoeld met het vanuit ruimtelijke invalshoek een bijdrage leveren aan (de nieuwe) bestuurlijke structuren en inrichting?

**Antwoord:**

De verantwoordelijkheid voor de bestuurlijke inrichting ligt bij BZK. Bij beleidsonderzoek, beleidsdiscussies en het opstellen van nota's door BZK brengt lenM de kennis in over de ruimtelijke samenhang van de betreffende gebieden opdat mogelijk nieuwe bestuurlijke structuren – waar zinvol – aansluiten bij de ruimtelijke samenhang

147

**Vraag:**

Hoe verhoudt zich de Kengetallen GEO-informatie met cijfers uit de evaluatie van het gebruik van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) (Kamerstuk 33 926, nr. 1)?

**Antwoord:**

Het in de begroting genoemde percentage van 85% in 2013 is mede gebaseerd op het indirecte gebruik van de BAG: doordat de BAG is gekoppeld aan andere registraties, zoals de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA), wordt bij raadpleging van één van deze gekoppelde registraties feitelijk toch informatie uit de BAG geraadpleegd. Dit neemt niet weg dat er potentie is voor meer direct gebruik van de BAG in processen binnen de overheid, zoals ook is gebleken uit de genoemde evaluatie. In de aanbestedingsbrief bij deze evaluatie (33 926, nr. 1) heb ik u gemeld hoe ik de aanbevelingen voor verdere stimulering van direct gebruik van de BAG oppak.

148

**Vraag:**

Welk kengetal binnen de GEO-informatie geeft de kwaliteitsontwikkeling weer?

**Antwoord:**

De kengetallen die weergegeven zijn, hebben betrekking op realisatie en gebruik. Voor de BAG zijn gemeenten zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit. De kwaliteit wordt gemonitord met gestandaardiseerde periodieke beheeraudits vanuit de landelijke voorziening. De kwaliteit van de BRT en de BRK worden geborgd op basis van gecertificeerde kwaliteitsprocessen bij het Kadaster

149

**Vraag:**

Wat is de streefwaarde voor de Basisregistratie Ondergrond (BRO) voor het jaar 2015?

**Antwoord:**

Voor het jaar 2015 is geen streefwaarde gegeven. Dit in verband met een nadere bezinning op de positie van de Basisregistratie Ondergrond binnen het gehele stelsel van informatievoorziening. Ik zal u eind oktober per brief over de stand van zaken informeren.

150

**Vraag:**

Waarom wordt er voor het meerjarenprogramma Bodem verwezen naar een bijlage uit 2012/2013 (Kamerstuk 30 015, nr. 47)?

**Antwoord:**



Met het meerjarenprogramma bodem is hier de voortgangsrapportage uitvoering bodemconvenant bedoeld. Hierover wordt de Kamer geregeld geïnformeerd (b.v. Kamerstuk 30 015 nr. 47 en 30 015 nr. 48)

151

**Vraag:**

Wat zijn de basiswaarde, de oude streefwaarde, de realisatie over 2013 en de nieuwe streefwaarde bij het convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties uit 2009? Hoeveel spoedlocaties zijn sinds 2009 gesaneerd?

**Antwoord:**

De waarden voor de kwaliteit van de bodem zijn in de periode vanaf 2009 niet gewijzigd. Het aantal spoedlocaties met humane risico's is op 22 november 2011 bij brief (Kamerstuk 30 015, nr. 45) aan u bekend gemaakt. In het convenant is opgenomen dat deze (404) spoedlocaties uiterlijk in 2015 zijn aangepakt of beheerst. In de Mid Term Review van 30 januari 2014 (Kamerstuk 30 015, nr. 48) is aangegeven dat per 1 juli 2013 191 saneringen zijn afgerond, 113 saneringen in uitvoering zijn en bij 100 saneringen de uitvoering moet worden gestart. Ik volg met de andere overheden de voortgang door regelmatig bij de bevoegde overheden naar de ontwikkelingen te informeren. Met de convenantpartijen is afgesproken om eind 2015 gezamenlijk een eindevaluatie op te stellen. Zodra deze eindevaluatie beschikbaar is, zal ik deze aan u beschikbaar stellen.

152

**Vraag:**

Welk voornemen zit er achter de vernieuwde rijksrol bij het bekijken van de negen stedelijke regio's die aangemerkt zijn als van nationaal belang?

**Antwoord:**

Het Rijk bekijkt voor de 9 stedelijke regio's van nationaal belang hoe de rijksrol bij de gezamenlijke opgaven van Rijk en regio nader kan worden ingevuld. Dat zal zij doen in goede afstemming met de andere overheden en met maatschappelijke partners. Een voorbeeld hiervan is de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) waarin verkend wordt of en hoe meer samenwerking en (economische) samenhang van de Noordelijke- en Zuidelijke Randstad en de Brainportregio de concurrentiekracht van Nederland kan vergroten.

153

**Vraag:**

Zijn of worden of de nieuwe vormen van samenwerking en financiering om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen meegenomen in de begroting? Zo ja, hoe?

**Antwoord:**

Het uitgangspunt is dat nieuwe vormen van samenwerking en financiering om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen geen invloed hebben op de begroting. Het Rijk bekleedt een faciliterende rol en zet vanuit die rol in op expertise en kennisontwikkeling. Daarnaast worden waar mogelijk hindernissen voor een slagvaardige gebiedsontwikkeling weggenomen. Dit is onder meer meegenomen bij het opstellen van de nieuwe Omgevingswet.

154

**Vraag:**

Op welke wijze gaat u – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – om met de krimpproblematiek? Waar zijn hierover binnen deze begroting cijfers te vinden?

**Antwoord:**

In het Interbestuurlijk Actieprogramma Bevolkingsdaling werken rijk, provincies, IPO en VNG gezamenlijk aan een kennis- en transitieprogramma op het gebied van bevolkingsdaling en leegstand. Nieuwe samenwerkingsvormen bijv. op het gebied van onderwijs, aanpassingen van woningen en bundeling van voorzieningen hebben prioriteit. Het voortouw ligt hiervoor bij de lokale overheid. Daarnaast werken markt en overheid samen in respectievelijk de Kantorentop en Winkeltop om te komen tot gezonde markten en aanpak van leegstand. Dat proces is vooral gericht op het creëren van bewustwording, stimuleren tot actie en waar mogelijk wegnemen van mogelijke belemmeringen.

Onder 13.01.01 «overige opdrachten Ruimtelijk instrumentarium» zijn financiële cijfers terug te vinden, die voor een deel betrekking hebben op onderzoeks- en programmabudget. Als toelichtende tekst is over krimp opgenomen: «De actieve ondersteuning van provincies en gemeenten in krimpregio's, door middel van kennis en experimenten, wordt in 2015 voortgezet».

155

**Vraag:**

Waarom is er voor de basisregistraties na 2016 geen reservering opgenomen?

**Antwoord:**

Voor de post 13.02.02 (Subsidies - Basisregistraties) zijn na 2016 geen bedragen opgenomen omdat er voor die jaren geen subsidies voorzien zijn. De lopende subsidies worden ingezet tijdens het transitietraject voorafgaand aan de invoering van de BGT-wet in 2016. Ze zijn bedoeld als tegemoetkoming in de transitiekosten bij bronhouders (medeoverheden en rijksdiensten) en dubbele exploitatielasten in de overgangperiode. De structurele budgetten voor exploitatie en beheer van de basisregistraties vallen onder de post 13.02.06 (Bijdrage aan ZBO en RWT -Kadaster).

156

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel subsidie verstrekt wordt aan diverse adviesorganen die gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over de leefomgeving?

**Antwoord:**

lenM verstrekt geen subsidies aan adviesorganen, maar vacatiegelden dan wel kostenvergoedingen. Op de begroting van lenM voor 2015 staan op het terrein van leefomgeving de volgende adviesorganen, met daarbij de volgende bedragen:

Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (Rli)	€ 3.952.000
Commissie Genetische Modificatie (COGEM)	€ 1.500.000
Adviescommissie Water (ACW)	ca € 100.000

157

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoe financiële middelen voor architectuur en ruimtelijk ontwerp worden ingezet en hoe de verdeling is tussen Rijk/lokale overheden?

**Antwoord:**

De inzet van financiële middelen ten behoeve van ruimtelijk ontwerp heeft lenM voor de periode 2013–2016 vastgelegd in de Actieagenda archi-

tectuur en ruimtelijk ontwerp. De Actieagenda is samen met de departementen van OCW, BZK en Defensie opgesteld en in september 2012 als uitwerking van de begrotingsvoorstellen aan de Kamer aangeboden. De Actieagenda is een werkprogramma voor de periode 2013–2016. Inzet is het bevorderen van een excellente en effectieve bijdrage van architectuur en ruimtelijk ontwerp aan de ruimtelijke en culturele ontwikkeling en de versterking van onze internationale economische positie. Ontwerp biedt daarbij een analytisch en creatief instrument om bij complexe fysieke opgaven te komen tot functionele, aantrekkelijke, innovatieve en betaalbare oplossingen.

De instrumenten en middelen die het rijk inzet richten zich op:

- de eigen rol en verantwoordelijkheid van het rijk, en;
- het versterken van lokale en regionale ontwerpkracht en -kwaliteit.

De uitvoeringsprogramma's zijn primair gericht op het ontwikkelen van goed opdrachtgeverschap en spelen in op urgente inrichtingsopgaven. De gemiddelde jaarlijkse inzet van lenM is 3,1 miljoen euro; 2,3 miljoen euro om de positie van ontwerp lokaal en regionaal te versterken en 0,8 miljoen euro om de ontwerpkracht bij nationale programma's en rijksprojecten te ondersteunen.

158

**Vraag:**

Hoe verhouden de subsidies aan natuurorganisaties zich tot de inzet van waterschappen en de middelen die voor waterveiligheid worden ingezet? Welke doelstellingen zijn beoogd en wat zijn de resultaten tot op heden?

**Antwoord:**

Er is geen verband tussen de subsidies door het Ministerie van I&M aan natuurorganisaties en de middelen voor waterveiligheid.

De subsidies voor de zgn «natuurlijke klimaatbuffers» zijn beschikbaar gesteld voor ruimtelijke adaptatie aan klimaatveranderingen. Hierbij gaat het met name om uitvoeringsprojecten gericht op zowel waterveiligheid als het versterken van natuurkwaliteit.

Het concept «natuurlijke klimaatbuffers» is ontwikkeld door vijf natuurorganisaties (Vereniging Natuurmonumenten, Vogelbescherming Nederland, Staatsbosbeheer, ARK Natuurontwikkeling en de Waddenvereniging) om Nederland klimaatbestendiger te maken door het inzetten van natuurlijke processen. Als ondersteuning van dit initiatief heeft uw Kamer in 2006 op de VROM-begroting van 2007 € 5 miljoen geamendeerd voor de uitvoering van een aantal pilotprojecten. In 2009 is dit bedrag door uw Kamer verhoogd met ruim € 10 miljoen en is het aantal pilots uitgebreid. Doelstellingen zijn:

- Het bieden van ruimtelijke oplossingen voor de gevolgen van klimaatverandering, die natuurlijke landschapsvormende processen reactiveren of revitaliseren;
- Het vervullen van een landelijke voorbeeldfunctie, onder andere door geografische spreiding en diversiteit in thema's;
- Het stimuleren van synergie tussen partijen, het stimuleren van innovatie en van maatschappelijk draagvlak.

Er zijn 20 natuurlijke klimaatbuffer projecten in uitvoering gegaan waarvan de laatste vier in 2015 worden afgerond. Daarnaast zijn acht strategische kennisprojecten gerealiseerd.

159

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom de subsidie voor het Regiecollege Waddengebied (RCW) stijgt van 48.000 euro in 2013 naar 60.000 euro de jaren daarna?

**Antwoord:**

De gehanteerde systematiek is als volgt: van de jaarlijkse te geven subsidie van € 60.000 wordt 80 procent, zijnde € 48.000, betaald in jaar t. De resterende 20 procent, zijnde € 12.000, komt in jaar t+1 tot betaling. Het idee hierachter is dat de laatste 20% pas wordt uitbetaald nadat inzicht is verkregen in de besteding van de gegeven middelen.

160

**Vraag:**

Kunt u aangeven welke projecten vallen onder «Projecten BIRK»? Hoe zijn de fluctuaties in uitgaven hieraan bepaald? Hoe wordt er bepaald dat er het ene jaar meer geld aan wordt uitgegeven dan in andere jaren?

**Antwoord:**

De volgende projecten vallen onder «Projecten BIRK»: Dordrecht Maasterras, Venlo Q4, Breda Stationskwartier, Zuid Holland IODS, Sittard-Geleen Spoorzone. De fluctuaties in uitgaven aan deze projecten zijn bepaald aan de hand van het verwachte tempo waarin deze projecten subsidie nodig hebben gerelateerd aan de voortgang van de realisatie en de voorwaarden over kasritme en betalingen zoals opgenomen in de subsidiebeschikking. Op basis van deze elementen zijn de uitgaven het ene jaar hoger of lager dan het andere jaar.

161

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom er in 2017 na twee jaar geen uitgaven weer 6.200 euro wordt uitgegeven aan «Projecten Nota ruimte»? Om welke projecten gaat het?

**Antwoord:**

Bij «Projecten Nota Ruimte» gaat het voor de jaren 2015 t/m 2017 alleen om het project Stadshavens, omdat dit het enige Nota Ruimte project is dat dan nog op de begroting staat.

Voor het project Stadshavens is € 6,2 miljoen in 2017 opgenomen omdat het project naar verwachting in 2017 gerealiseerd wordt. Dit is conform de in de subsidiebeschikking opgenomen kwaliteitsdragers. Op grond hiervan kan Rotterdam vervolgens in 2017 de laatste 20% van € 31 miljoen totaalsubsidie, te weten: € 6,2 miljoen, worden uitbetaald. Eerdere betalingen aan Stadshavens, oplopend tot 80% van € 31 miljoen, hebben plaatsgevonden vóór 2015 zodat er in 2015 en 2016 geen uitgaven zijn vermeld.

162

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel de digitalisering van het omgevingsrecht inclusief de ruimtelijk juridische instrumenten gaat kosten? Hoeveel is er bijvoorbeeld begroot voor de «Laan van de Leefomgeving»?

**Antwoord:**

Op dit moment zijn er nog geen concrete uitgaven voor de Laan van de leefomgeving in de begroting opgenomen. Er wordt gewerkt aan een definitiestudie naar de Laan van de Leefomgeving waarbij een business case wordt uitgevoerd. Deze geeft een eerste, ruw beeld van de kosten en baten binnen de overheid. Dit beeld is positief. Deze inschatting van kosten en baten kan in latere fases verder worden aangescherpt, naarmate de invulling van het programma in meer detail is uitgewerkt. Pas dan kan worden aangegeven welke kosten in de begroting dienen te worden opgenomen.

163

**Vraag:**

Hoeveel geld wordt er in 2015 uitgegeven aan maatregelen in verband met de verhoging van de maximumsnelheid?

**Antwoord:**

Voor 2015 is binnen het IF een budget van € 10 mln gereserveerd voor verhoging van de maximum snelheid. Dit is in de begroting van het IF opgenomen onder de regel programma 130 van het projectoverzicht bij 12.03.01 (realisatie hoofdwegennet). Deze middelen worden ingezet voor het realiseren van de AKOE-maatregelen (Aanpak Kritische Ontwerp Elementen), de kosten van bebording en de kosten van communicatie aan de weggebruiker en onderzoek. De AKOE maatregelen dienen ter verbetering van de verkeersveiligheid en worden gerealiseerd voorafgaand aan verhoging van de snelheid op de betreffende trajecten.

164

**Vraag:**

Hoe ziet de ontwikkeling van het reizigerskilometrage van autobestuurders op landelijk niveau er uit ten opzichte van de Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's vanaf het jaar 2005 tot heden?

**Antwoord:**

De ontwikkeling van de reizigerskilometers van autobestuurders in de vier Welvaart en Leefomgeving scenario's is in 2006 beschreven door het CPB en PBL. De WLO scenario's werken met twee zichtjaren 2020 en 2040. De personenautokilometers nemen in de WLO scenario's tot 2020 toe met 14 procent (Regional Communities scenario/laagste groeiscenario) tot 35 procent (Global Economy scenario/hoogste groeiscenario) ten opzicht van het WLO basisjaar 2002.

De trendmatige feitelijke realisatie van de reizigerskilometers van autobestuurders ten opzichte van 2002 is door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid beschreven in de Mobiliteitsbalans 2013. De personenautokilometers zijn tussen 2002 en 2012 trendmatig toegenomen met 8 procent.

165

**Vraag:**

Hoe stimuleert u het gebruik van de fiets? Hoeveel geld is hier in 2015 voor beschikbaar en op welke wijze wordt dit geld besteed?

**Antwoord:**

Fietsbeleid is in de kern een decentrale verantwoordelijkheid.

Vanwege de potentiële bijdrage aan het terugdringen van regionale congestie op de wegen speelt de fiets echter ook een belangrijke rol binnen het programma Beter Benutten. In verschillende Beter Benutten regio's wordt ingezet op maatregelen die het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto in de spits bevorderen. U moet daarbij bijvoorbeeld denken aan fietsbeloningsacties via werkgevers. Aanvullend op gedragsmaatregelen kan daar waar het effectief is, ingezet worden op het wegnemen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk of het realiseren van stallingen in stadscentra of bij haltes van bus, tram en metro. In het lopende programma Beter Benutten hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets. In totaal wordt aan deze projecten een bedrag van 137 miljoen uitgegeven, waarbij gemiddeld een kostenverdeling van 50% rijk - 50% regio wordt gehanteerd.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten ligt bij de decentrale overheden. Zij zijn initiatiefnemer van alle projecten. Ik kan u derhalve geen exacte opgave doen wat betreft de kasuitgaven voor 2015. Naast de fietsstimulering via het programma Beter Benutten wordt via ProRail gewerkt aan de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij

stations. Dit gebeurt op basis van co-financiering (50% regio - 50% Rijk). Voor de periode 2012–2020 heeft lenM hiervoor een bedrag van € 221 miljoen beschikbaar op het Infrafonds.

166

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er gestreefd naar een afname van het autoverkeer?

**Antwoord:**

Afname van het autoverkeer is geen beleidsdoelstelling. Wel wordt gestreefd naar duurzamer en efficiënter (weg)vervoer en pakt lenM files aan door uitvoering van het reguliere aanlegprogramma en met het programma Beter Benutten.

167

**Vraag:**

Hoeveel zou er bezuinigd worden door de maximale snelheid bij drukke ringwegen te verlagen naar 80 kilometer per uur, waardoor een flink aantal verbredingen rond ringwegen niet nodig zou zijn?

**Antwoord:**

Uit de evaluatie van de 80 km zones welke in 2008 aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 87), is gebleken dat het effect op de doorstroming door de verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur verschilt per 80 km zone. De effecten op de doorstroming zijn in sommige zones beperkt gebleken, terwijl in andere 80 km zones een verslechtering van de doorstroming is geconstateerd. Op grond van deze evaluatie ben ik van mening dat het invoeren van 80 km op de drukke ringwegen geen positief effect heeft op de doorstroming, dat de investeringen zoals deze in het MIRT zijn voorzien niet of slechts ten dele zouden moeten worden uitgevoerd.

168

**Vraag:**

Hoeveel scholen liggen in gebieden binnen een zone van 300 meter van Rijkswegen?

**Antwoord:**

Volgens gegevens van het Longfonds van 2011 liggen er 275 scholen langs een snelweg.

169

**Vraag:**

Verwacht u dat de normen voor fijn stof in 2015 gehaald zullen worden? Zo nee, welk aanvullend beleid ontwikkelt u om de normen toch te halen?

**Antwoord:**

Nederland haalt vrijwel overal de norm, de concentraties dalen zelfs sterker dan aanvankelijk werd verwacht, met name doordat het verkeer minder fijn stof uitstoot. Alleen in veehouderijgebieden resteren nog enkele knelpunten als gevolg van intensieve veeteelt (pluimvee). Daar worden al maatregelen genomen door bedrijven op vrijwillige basis met behulp van subsidies. Door een wijziging van het Besluit emissiearme huisvestingsystemen landbouwdieren zullen in 2015 maatregelen worden verplicht in de hele pluimveesector.

170

**Vraag:**

Op welke wijze wordt er bij de bepaling van de maximale snelheid rekening gehouden met de luchtkwaliteit en de verbeterdoelstelling daarvan?

**Antwoord:**

Bij het beoordelen of een snelheidsverhoging op een bepaald traject mogelijk is hanteer ik het uitgangspunt: sneller waar het kan en langzamer waar het moet. Voor luchtkwaliteit betekent dit dat de snelheid alleen verhoogd zal worden indien voldaan wordt aan de (aangescherpte) grenswaarden die van kracht worden per 1 januari 2015.

171

**Vraag:**

Op welke wijze wordt de uitstoot van fijn stof verminderd, hoeveel geld is hiervoor beschikbaar en hoe zal dit worden besteed?

**Antwoord:**

De uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide wordt verminderd door het pakket maatregelen dat in het NSL is opgenomen. Voor fijn stof is inmiddels de Europese norm gehaald (op enkele punten na in veehouderijgebieden), voor stikstofdioxide zijn er nog enkele knelpunten in steden. Er zijn in 4 tranches middelen beschikbaar gesteld (totaal € 345 miljoen) aan de uitvoerende overheden, zelf dragen ze voor 50% bij aan de financiering van maatregelen.

172

**Vraag:**

Hoeveel geld is er in 2015 beschikbaar voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en op welke wijze wordt dit geld besteed?

**Antwoord:**

Voor maatregelen langs het Hoofdwegennet (HWN) is in 2015 € 37,6 mln gereserveerd, waarvan € 3,6 mln voor lokale (scherm)maatregelen, € 5,4 mln voor de afronding van de stimuleringsregeling Euro VI vrachtauto's. Het overige deel (€ 28,6 mln) is beschikbaar voor de financiering van eventuele aanvullende mitigerende maatregelen. Verder is er in 2015 € 3 miljoen beschikbaar voor uitvoering NSL. Deze middelen zijn gereserveerd voor diverse doelen.

173

**Vraag:**

Kan een uitsplitsing worden gegeven van wat de oorzaken zijn van de afname van het aantal knelpunten langs hoofdwegen? Wat is toe te rekenen aan de verbeterde en geactualiseerde databestanden en wat is toe te rekenen aan de gerealiseerde maatregelen?

**Antwoord:**

In het Actieplan omgevingslawaai van Rijkswegen 2013–2018 is beschreven dat het grootste deel van de daar geconstateerde afname van geluidbelaste woningen het gevolg is van getroffen geluidmaatregelen. Hierbinnen is de grootste afname (circa de helft van het totaal) gerealiseerd door uitvoering van MIRT-projecten. Daarnaast zijn ook autonome saneringsprojecten uitgevoerd die hebben gezorgd voor afname van het aantal geluidbelaste woningen.

174

**Vraag:**

Hoe vaak was er de afgelopen vier jaar sprake van ongelukken met snorscooters en hoe vaak met bromscooters?

**Antwoord:**

De cijfers van het aantal dodelijke ongevallen met snorfietsen en bromscooters wordt jaarlijks in het voorjaar aan de Tweede Kamer gemeld (voor 2013: Kamerstuk 29 398 nr. 410). Het totaal aantal ongelukken is niet bekend.

175

**Vraag:**

Waarom staan de middelen voor het vervolg van Beter Benutten geraamd op het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

Het budget van € 300 mln. voor het vervolg van Beter Benutten is evenals het lopende programma Beter Benutten op het Infrafonds geraamd. De reden daarvan is dat het om multimodale uitgaven gaat (wegen, spoor, OV en waterwegen). Het lopende programma was geraamd op het wegenartikel van het Infrafonds (IF artikel 12). Om recht te doen aan het multimodale karakter van het vervolg van Beter Benutten zijn de financiële middelen voor het vervolg geraamd op artikel 18 van het Infrafonds.

176

**Vraag:**

Waarom neemt de subsidie in artikel 14.01.01 in 2015 eenmalig toe?

**Antwoord:**

De toename is met name veroorzaakt door de verwachte subsidievaststelling van de subsidie die is toegekend aan het Instituut voor Duurzame Energie voor Het Nieuwe Rijden.

177

**Vraag:**

Kunt u een uitsplitsing geven van de financiële middelen in artikel 14.01.01 ten behoeve van de genoemde opdrachten en daarbij ook aangeven wat incidenteel van aard is en wat structureel?

**Antwoord:**

Voor de uitgaven voor diverse onderzoeken op het gebied van geluid, wegmaatregelen, verduurzamen van de mobiliteit, European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), kennisplatform tunnelveiligheid, taken in het kader van de wet SWUNG (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid), extra handhaving cabotage, kosten landsadvocaat, robuustheid en betrouwbare reistijden, onderzoek invoering wet tolheffing, European Electronic Toll Service en kosten voor de uitvoeringsagenda Beter Geïnfomeerd is voor het jaar 2015 een budget beschikbaar van € 5,1 mln. Dit budget is structureel beschikbaar voor deze uitgaven. De opdrachten zijn incidenteel van aard.

Het budget Beter Benutten dat is bestemd voor kosten op het gebied van diverse onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, fietsbeleid en ITS (Intelligente Transport Systemen) bedraagt € 5,2 mln. Hiervoor is een budget beschikbaar tot en met het jaar 2017. De opdrachten zijn incidenteel van aard.

178

**Vraag:**

Kunt u een uitsplitsing geven van de financiële middelen in artikel 14.01.02 ten behoeve van de genoemde subsidies en daarbij ook aangeven wat incidenteel van aard is en wat structureel?

**Antwoord:**



Ten laste van dit budget komen de eindafrekeningen van de volgende incidentele subsidies:

- Een onderzoek van de VU Amsterdam naar besluitvorming infrastructuur: € 0,09 mln.
- Instituut voor Duurzame Mobiliteit voor Het Nieuwe Rijden: € 0,8 mln.
- Stichting Natuur en Milieu voor de mobiliteitscampagne Hopper: € 0.05 mln.

Voor de subsidie aan De Fietsersbond is € 0,6 mln. gereserveerd. Deze subsidie is structureel van aard. Het overige budget, € 0,6 mln., staat gereserveerd voor nog toe te kennen, incidentele subsidies.

179

**Vraag:**

Wat zijn de resultaten van de stimuleringsubsidies voor CO<sub>2</sub>-reductie?

**Antwoord:**

De projecten die met deze subsidies zijn uitgevoerd hebben in een periode van vier jaar geleid tot ruim 1 miljoen ton CO<sub>2</sub>-reductie.

180

**Vraag:**

Hoeveel wordt er in totaal aan openbaar vervoer uitgegeven, inclusief spoor, Brede Doeluitkering (BDU), doelgroepenvervoer, het vervoer in het kader van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) en de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO), en de regiotaxi? En wat zijn de opbrengsten?

**Antwoord:**

De Rijksbijdrage aan de brede doeluitkering verkeer en vervoer is opgenomen op Begroting XII, artikel 25. In de Wet BDU is opgenomen dat de verantwoordingsconstructie voor de besteding van de BDU-gelden via decentraal en regionaal democratisch gelegitimeerde organen verloopt. De verantwoording over de BDU-gelden gebeurt volgens de SiSa-systematiek. De SiSa-voorschriften voorzien niet in een uitsplitsing van de uitgaven over de verschillende modaliteiten. De uitgaven aan spoorinfrastructuur zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds, artikel 13. Voor aanlegprojecten wordt onderscheid gemaakt tussen personenvervoer en goederenvervoer, maar voor het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur bestaat deze splitsing niet. Informatie over de overige door u genoemde uitgaven is terug te vinden in de begrotingen van de desbetreffende departementen. In het Infrastructuurfonds (artikel 13) zijn de gegevens opgenomen van de bijdragen van vervoerders voor het gebruik van de infrastructuur (gebruiksvergoeding en concessievergoeding). Informatie over de opbrengsten van de vervoerders is terug te vinden in de jaarverslagen van deze bedrijven.

181

**Vraag:**

Wat wordt er uitgegeven aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer en hoe zien die uitgaven er uit?

**Antwoord:**

Alle partijen in de OV keten nemen vanuit hun rol en verantwoordelijkheid maatregelen op het gebied van sociale veiligheid. Partijen werken voor de sociale veiligheid op vele onderwerpen samen, van het ontwerp van stations en bijbehorende OV voorzieningen tot afspraken met gemeente en politie. De verantwoordelijkheid voor de doelmatige besteding van de middelen, en daarmee ook de informatie over uitgaven aan sociale veiligheid, ligt bij de betreffende decentrale overheden en OV-bedrijven.

lenM ziet er vanuit haar rol als concessieverlener voor het hoofdrailnet op toe dat NS aan haar verplichtingen voldoet en haar verantwoordelijkheden neemt op het gebied van sociale veiligheid. De NS geeft hieraan jaarlijks circa € 100 mln. uit. Dit bedrag wordt onder andere gebruikt voor de inzet van Buitengewone Opsporingsambtenaren, opleiding en trainingen, cameratoezicht op stations en in treinen en het permanent bemannen van een Veiligheidscentrale. Ik heb u hierover recent geïnformeerd (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2410, en nader antwoord met nr. 79). lenM (co-) financiert daarnaast de monitoring van sociale veiligheid in het openbaar vervoer in verschillende onderzoeken (totaal ca. € 120.000 per jaar).

182

**Vraag:**

Wat houden de extra sturingsmogelijkheden van het kabinet op het gebied van de OV-chipkaart in? En waar wordt dan op gestuurd?

**Antwoord:**

In de beleidsagenda is uiteengezet dat over het gezamenlijke beleid rond onderwerpen die concessies overstijgen, besluitvorming plaats vindt in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Over kwesties waarvoor een landelijke oplossing nodig is, zullen ook op landelijk niveau beslissingen worden genomen indien de concessiepartijen daar niet gezamenlijk in slagen. Met een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 krijgt het Rijk bevoegdheden om met betrekking tot het OV Chipkaartsysteem regels te stellen:

- in het belang van toegankelijkheid, gebruikersvriendelijkheid en interoperabiliteit;
- ten behoeve van een goed functionerende markt voor betaaldienstverlening (onder toezicht van de ACM);
- aan het beschikbaar stellen van data over vervoersstromen ten behoeve van de onderbouwing van OV-projecten;
- en aan de samenwerking van partijen om het OV-chipsysteem en toekomstige betaalsystemen optimaal te laten functioneren.

183

**Vraag:**

Zou het bijhouden van reisgegevens kunnen bijdragen aan het inzicht in reizigersstromen? Hoe wordt dit nu onderzocht? En wat is de insteek van het overleg hierover?

**Antwoord:**

Ja, het bijhouden van reisgegevens kan bijdragen aan het inzicht in reizigerstromen. Onderzoek naar het beschikbaar stellen van reisinformatie is een van de onderwerpen op de werkagenda van het NOVB. Samen met vervoerders en de andere overheden wordt bekeken welke informatie, op welke wijze, en aan wie beschikbaar kan worden gesteld, met als doel verdere beleidsontwikkeling. Hierbij zullen de privacyregels wel in acht moeten worden genomen.

184

**Vraag:**

Welk deel van het budget voor de Lange Termijn Spooragenda en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt besteed aan bestuurlijke afstemming?

**Antwoord:**

De uitwerking van het budget van de Lange Termijn Spooragenda kent geen separaat budget. Dit traject wordt vanuit de de bestaande reguliere budgetten van lenM bekostigd. De inzet vanuit de spoorsector wordt door

deze partijen zelf bekostigd. De faciliteiten i.h.k.v. de Spoor- en OV-tafels worden door de regio's bekostigd.

Binnen het PHS budget is geen separaat deel opgenomen voor bestuurlijke afstemming. Overleg en afstemming, ambtelijk en bestuurlijk, met regionale en lokale overheden vindt plaats binnen de reguliere inzet van lenM. Deze kosten zijn beperkt tot de huur van vergaderfaciliteiten, enkele malen per jaar.

185

**Vraag:**

Wat verklaart de hogere uitgaven aan openbaar vervoer in het jaar 2014?

**Antwoord:**

De hogere uitgaven aan OV in het jaar 2014 worden verklaard door een éénmalige bijdrage van € 9 mln. in het kader van een regeling met Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) over de veerverbinding met Terschelling (zie bladzijde 179 van lenM (XII)).

186

**Vraag:**

Kan er een overzicht worden gegeven van concrete uitkomsten van overleggen over een verbeterde deur-tot-deur reis?

**Antwoord:**

Deze overleggen, de zogenoemde OV- en spoortafels, vinden op dit moment voor het eerst na het uitkomen van de LTSA 2 plaats. Eerst in de landsdelen en begin oktober landelijk. Kort daarna zal ik u over de uitkomsten informeren.

187

**Vraag:**

In de openbaar vervoersketen is 70% van de begrote uitgaven juridisch verplicht. Kan er inzicht gegeven worden in de besteding van dit geld en wat de bestemming is van de 30% aan niet juridisch verplicht vastgelegd budget?

**Antwoord:**

De uitgaven voor subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdschikhorizon en de agentschapsbijdrage heeft een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Meer specifiek betreft het onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM) en de continue screening van de taxibranche.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor uitvoering van taken die voortvloeien uit de werkagenda van het NOVB inzake de OV-chipkaart en het faciliteren van het NOVB zelf, de implementatie van de Boord Computer Taxi en het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer, maar ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

188

**Vraag:**

Waarom zijn de uitgaven aan het Nationaal Openbaar Vervoersberaad (NOVB) en de Boordcomputer Taxi (BCT) niet-verplichte uitgaven en op basis waarvan worden deze uitgaven gedaan?

**Antwoord:**

In de beleidsartikelen art 15 is onder budgetflexibiliteit benoemd welke onderwerpen binnen het opdrachtenbudget verplicht zijn. Een deel van deze verplichtingen zijn juridisch verplicht vanwege het structurele karakter of vanwege een bepaalde tijdshorizon van de opdracht of komen voort uit lopende verplichtingen. Een aantal onderwerpen zijn niet juridisch verplicht, waaronder uitvoering van taken die voortvloeien uit de werkagenda van het NOVB inzake de OV-chipkaart en de implementatie van de Boord Computer Taxi. Voor de uitgaven in het kader van het NOVB geldt dat deze voortkomen uit de werkagenda NOVB. Totale kosten zijn vooraf niet in te schatten, bovendien wordt per onderwerp een verdeel-sleutel afgesproken waarbij het aandeel van lenM varieert. De uitgaven voor de Boordcomputer Taxi (BCT) betreffen een subsidiebudget van € 21 mln. De subsidie wordt op aanvraag van taxiondernemers verstrekt. Daarmee zijn dit ook niet-verplichte uitgaven. De ondernemers hebben er op basis van een wettelijke regeling wel recht op, dat is de Tijdelijke regeling subsidie boordcomputer taxi.

189

**Vraag:**

Kunt u de financiële middelen ten behoeve van de genoemde projecten inclusief doelstellingen uitsplitsen en daarbij ook aangeven wat incidenteel van aard is en wat structureel? En wat betekent deze inzet voor de vrije besteedbare ruimte, met andere woorden, worden door de bovengenoemde inzet voor het resterende deel van de beschikbare ruimte ook niet structurele juridische verplichtingen aangegaan? Kunt u uw antwoord toelichten?

**Antwoord:**

De uitgaven op deze projecten zijn bedoeld voor ondersteuning, onderzoek of advies dat bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen uit de LTSA.

Soms betreft het meerjarige bijdragen aan met stakeholders opgezette samenwerkingsprojecten. Zoals het Actieplan Groei op het Spoor, bedoeld om de groei in het aantal reizigerskilometers met 5% te bevorderen. Dit plan is in 2014 afgerond. Kennisdeling en verantwoording ook over de ingezette middelen- vindt plaats via het Rijksportal. Andere voorbeelden: lenM investeert in het versterken van de OV-keten door verbetering van de samenwerking tussen verschillende partijen in de keten. In dat kader wordt bijvoorbeeld het OV bureau Randstad ondersteund. Soms gaat het om incidentele uitgaven.

lenM geeft (mede) uitvoering aan het programma fietsparkeren bij stations. De Kamer is daar eerder over geïnformeerd.

De precieze bestedingen van de middelen wordt eind van het jaar bij het sluiten van de boeken op de bekende manier bekend gemaakt.

190

**Vraag:**

Kunt u aangeven welk deel van het budget van de Geschillencommissie Taxi bestaat uit eigen bijdragen en welk deel uit subsidies?

**Antwoord:**

Het budget van de Geschillencommissie Taxivervoer bestaat voor 100% uit eigen financiering. De subsidie van het ministerie is afgebouwd.

191

**Vraag:**

Hoeveel subsidie ontvangt ROVER in 2015 en hoeveel andere inkomsten heeft ROVER in 2014 en 2015?

**Antwoord:**

ROVER ontvangt in 2015 twee subsidies van lenM:

- beleidsondersteuning (€ 140.000)
- OV loket (€ 300.000) (het loket is onafhankelijk, maar de subsidie loopt via ROVER)

ROVER is een zelfstandige vereniging. lenM heeft geen zicht op haar overige inkomsten en uitgaven.

192

**Vraag:**

In hoeverre wordt het geld voortkomend uit de boetes van NS en ProRail voor het niet halen van de gestelde indicatoren, weer in spoor geïnvesteerd? Waar is dit terug te vinden op de begroting?

**Antwoord:**

Volledig. De ontvangen boetes van NS en ProRail worden toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen (IF 13.08) en worden vanuit hier weer ingezet voor het spoorprogramma. Zie hiervoor ook de toelichtingen op pagina 46 (investeringsruimte) en op «begrotingsmutatie 8» op pagina 93/94.

193

**Vraag:**

In hoeverre schiet de sturing op ProRail nu te kort, gezien het feit dat deze moet worden verbeterd?

**Antwoord:**

Zoals ook in de Lange Termijn Spooragenda staat vermeld heeft de huidige aansturing van de spoorpartijen er voor gezorgd dat de prestaties gemiddeld goed zijn en ook jaarlijks verbeteren. Gemiddeld goed is echter niet goed genoeg. lenM heeft ProRail de afgelopen jaren vooral afgerekend op deze gemiddelde jaarlijkse output en niet op de prestaties die reizigers elke dag op hun traject ervaren. Ook heeft het Rijk – als aandeelhouder en als concessieverlener – de spoorbedrijven op verschillende doelen aangestuurd. Dit, en de wens dat ProRail zich meer gaat richten op de publieke belangen, maakt dat de sturing van ProRail wordt aangescherpt.

194

**Vraag:**

Hoeveel procent van de reizigers reist nu met een OV-studentenkaart en wat zijn de gevolgen hiervan voor het aandeelhouderschap van het Rijk?

**Antwoord:**

NS vervoert jaarlijks ongeveer 9,5 mio verschillende personen. Er zijn gemiddeld in een jaar (2014) ruim 660.000 studenten in het bezit van een studenten OV reisrecht die hiervan gebruik maken. Dat komt neer op 6,95% van alle reizigers per jaar.

Voor de OV-studentenkaart heeft NS een contract met OCW. De opbrengsten en kosten hiervan zijn onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering van NS

195

**Vraag:**

Hoe wordt er beter gestuurd op samenwerking? En over de samenwerking tussen welke partijen wordt hier gesproken?

**Antwoord:**

Samenwerking is de kern van de lange termijn spooragenda en van groot belang om tot een betere deur-tot-deur reis te komen. Met ProRail,

goederen- en personenvervoerders, regionale overheden. Consumentenorganisaties, verladers en de havenbedrijven is hiertoe een samenwerkingsmodel ontwikkeld en vastgesteld. In de beheer- en vervoerconcessies is de deelname van NS en ProRail hieraan vastgelegd en de andere opdrachtgevende overheden heb ik gevraagd om hetzelfde te doen. Op deze manier is de sturing op de samenwerking geborgd. Binnen het samenwerkingsmodel neemt lenM een regierol om partijen beter te laten samenwerken. Een belangrijk instrument hiervoor is het overleg aan de landsdelige en landelijke OV- en spoortafels waarin vraagstukken ten aanzien van het OV worden besproken. De regionale tafels worden voorbereid en voorgezeten vanuit de provincies. De landelijke tafel zit ik voor. Aan de tafels nemen decentrale overheden, vervoerders, ProRail en consumentenorganisaties deel. Daarnaast is er een goederentafel waaraan goederenvervoerders, Prorail, verladersorganisaties, de havenbedrijven en overheden deelnemen. Tenslotte zijn er bestaande overleggremia voor specifieke onderwerpen zoals bijvoorbeeld het NOVB voor vraagstukken rondom de OV betalen.

196

**Vraag:**

Waar bestaat de afstemming van regelgeving op de Nederlandse situatie uit voor wat betreft de drie Europese spoorgoederencorridors? Kunt u ook het Besluit externe veiligheid transportroutes bij uw antwoord betrekken?

**Antwoord:**

Iedere spoorgoederencorridor dient een kader te hebben voor capaciteitstoewijzing op de corridor. Voor de corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam Lyon is dat reeds tot stand gekomen op 20 december 2012. Voor de corridor Rotterdam-Warschau is dat nu in ontwikkeling. Ook is recent het initiatief genomen om het kader voor capaciteitstoewijzing voor situaties waar gebruik wordt gemaakt van meerdere spoorgoederencorridors te ontwikkelen. Op basis van dat kader capaciteitstoewijzing zijn de corridor-one stop shops voor Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon in 2014 gestart.

In de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua wordt de regelgeving op grensbaanvakken vergeleken en waar mogelijk eenvoudiger gemaakt. In mijn brief van 9 juli 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 528) ben ik daarbij ingegaan op de verbeteringen die ik voorzie voor het grensbaanvak bij Venlo.

De infrastructuurbeheerders van de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua kijken nadrukkelijk naar de mogelijkheid de toegangsvoorwaarden voor de spoorvervoerders te harmoniseren op het gebied van bijvoorbeeld reserveringsvergoedingen en aanvraagprocedures.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (BevT) is een ruimtelijk besluit (in het kader van Basisnet) dat betrekking heeft op het gebruik (bebouwing) van de ruimte in de omgeving van het Nederlandse spoorwegnet. Dat besluit heeft geen betrekking op het vervoer, maar richt zich uitsluitend tot Nederlandse ruimtelijke autoriteiten, met name gemeenten. Internationale afstemming is daarvoor dus niet aan de orde.

197

**Vraag:**

Kunt u een toelichting geven op de spoorveiligheidsindicatoren en wat de waardes zijn waar naar gestreefd wordt?

**Antwoord:**

Conform de Derde Kadernota Railveiligheid worden de volgende spoorveiligheidsindicatoren gebruikt:

- veiligheid treinreizigers
- veiligheid spoorpersoneel

- veiligheid overweggebruikers
- veiligheid onbevoegden op het spoor
- veiligheid «anderen (derden)» als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen («externe veiligheid»)
- algehele railveiligheid

«Deze indicatoren worden uitgedrukt in een gewogen meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonden per jaar, waarbij het gewogen gemiddelde wordt bepaald door een zwaargewonde gelijk te stellen aan 0,1 dodelijk slachtoffer. Het streven is vanzelfsprekend gericht op een zo laag mogelijk gewogen meerjarig gemiddelde, dat in ieder geval niet hoger is dan de hieronder beschreven aantallen:»

- voor treinreizigers:
  - minder dan 6,57 per miljard reizigerstreinkilometers
  - minder dan 0,05 per miljard reizigerskilometers
  - voor spoorpersoneel:
    - minder dan 2,25 per miljard treinkilometers
  - voor overweggebruikers:
    - minder dan 97,05 per miljard treinkilometers
    - minder dan 108,7 per miljard treinkilometers en per aantal overwegen per kilometer spoor
  - voor onbevoegden op het spoor:
    - minder dan 7,21 per miljard treinkilometers
    - voor «anderen (derden)» als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen:
      - minder dan 7,99 per miljard treinkilometers
      - algehele railveiligheid:
      - minder dan 127 per miljard treinkilometers

198

**Vraag:**

Hoe verhouden de doelstellingen voor spoorveiligheid zich met de gereserveerde middelen voor beheer en onderhoud en vervanging in het Infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

Voor de spoorveiligheidsindicatoren (zie ook vraag 197) geldt het beleid van de Derde Kadernota Railveiligheid om de veiligheid bij elk van deze indicatoren continu te verbeteren. Hiervoor wordt onder andere geïnvesteerd in programma's als ERTMS en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. De middelen gereserveerd voor beheer, onderhoud en vervanging in het Infrastructuurfonds zijn nodig om de kwaliteit van de bestaande railinfrastructuur, inclusief de bestaande spoorveiligheidssystemen, op voldoende peil te houden. Dit is een essentiële voorwaarde voor de spoorveiligheid.

199

**Vraag:**

Hoeveel ongevallen zijn er nu jaarlijks bij onbewaakte spoorwegovergangen en wat is het budget dat beschikbaar is om dit te verbeteren?

**Antwoord:**

Gemiddeld zijn er in de periode 2009–2014 ca. 6 aanrijdingen per jaar geweest op niet-actief beveiligde overwegen, gebaseerd op gegevens die door ProRail worden bijgehouden. Sinds 2001 is vanuit het Programma Verbeteren Veiligheid op Overwegen (PVVO) ca. € 32 mln. excl. btw geïnvesteerd in het beveiligen, opheffen of ongelijkvloers maken van niet-actief beveiligde overwegen. Nagenoeg al het PVVO budget is inmiddels belegd. Nu het PVVO vrijwel is afgerond zal ik ProRail vragen in

2015 een evaluatie te doen op de effectiviteit van het programma, en daarbij tevens in te gaan op de niet-actief beveiligde overwegen.

200

**Vraag:**

Welke goederentreinen die gebruik maken van de verschillende grensovergangen maken gebruik van de Betuweroute? Hoeveel goederentreinen zijn er in totaal? Hoeveel goederenpaden zijn er ongebruikt gebleven?

**Antwoord:**

In onderstaande tabellen zijn voor de periode 2007–2013 de passages van goederentreinen aangegeven op de belangrijkste grensovergangen. Daarvan is alleen van de grensovergang Zevenaar-Emmerich bekend welke treinen de Betuweroute hebben benut. Voor andere grensovergangen wordt dit niet geregistreerd; het gebruik van de Betuweroute hierbij is gering.

Het totaal aantal goederentreinen wordt niet als zodanig geregistreerd. Een indicatie kan verkregen worden door de totalen van de grenspassages te sommeren. Dit kan evenwel tot dubbeltellingen leiden: er zijn transit treinen, treinen die Nederland via een grensovergang binnenkomen en via een andere grensovergang Nederland weer verlaten. Ook kan de samenstelling van treinen wijzigen: door splitsing en/of herschikking van de treinsamenstelling kunnen dubbeltellingen ontstaan. Het aantal onbenutte treinpaden is niet bekend.

Goederentreinen per grensovergang <i>(sam beide richtingen; afgerond 50-tallen)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Oldenzaal - Bad Bentheim	5.100	4.900	4.250	3.450	3.200	3.150	3.450
Zevenaar - Emmerich	15.100	19.050	17.900	19.800	24.800	25.200	25.500
<i>waarvan via Gemengde Net</i>	14.900	13.500	8.150	3.650	3.200	2.800	4.050
<i>waarvan via Betuweroute</i>	200	5.550	9.750	16.150	21.550	22.450	21.500
Venlo - Kaldenkirchen	18.800	15.800	11.750	13.250	11.950	11.650	12.550

*Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV*

Goederentreinen per grensovergang <i>(sam beide richtingen; afgerond 50-tallen)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eijsden - Visé	7.650	7.800	6.450	6.300	6.000	5.650	5.900
Roosendaal - Essen	9.350	9.500	7.900	7.600	6.900	6.850	7.600

*Bron: ProRail Operatie, VL/PAB en ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV*

201

**Vraag:**

Waarom neemt het aantal treinbewegingen op de Betuweroute af in 2013 en wat zijn de prognoses voor de komende jaren?

**Antwoord:**

Uit het aantal passages bij de grensovergang Zevenaar – Emmerich komt naar voren dat het aantal treinen via de Betuweroute jaarlijks is toegenomen: er is sprake van een duidelijke verschuiving van het gemengde net naar de Betuweroute. In 2013 is voor de Betuweroute een daling waarneembaar. In dat jaar is de Betuweroute (en het aansluitende traject in Duitsland) gedurende 6 weken beperkt beschikbaar geweest vanwege werkzaamheden. Voorts is in dat jaar een ladingpakket bij een vervoerder die gebruik maakte van de Betuweroute overgegaan naar een vervoerder die via het gemengde net opereert.

In de periode 2015–2022 wordt gewerkt aan de realisatie van de verbeterde aansluiting van de Betuweroute op de spoorlijn Zevenaar–



Emmerich–Oberhausen («derde spoor»). De consequentie is dat in deze periode regelmatig, gedurende langere periodes, sprake zal zijn van beperkte capaciteit op de Betuweroute en het genoemde aansluitende traject. Hierdoor kan van de Betuweroute minder gebruik worden gemaakt. De Tweede Kamer wordt door middel van de voortgangsbrief Betuweroute op de hoogte gehouden van het gebruik van de Betuweroute.

202

**Vraag:**

Kunt u toelichten waar de subsidiedaling in begrotingspost 16.01.02 na 2015 door veroorzaakt wordt?

**Antwoord:**

In 2015 is € 15 miljoen voor de subsidieregeling GSM-R en € 9 miljoen voor de subsidieregeling SBNS opgenomen. Voor het jaar 2016 (en later) zijn hiervoor geen middelen in de begroting opgenomen.

Voor de subsidieregeling GSM-R is in 2015 € 15 miljoen opgenomen in de HXII-begroting. Dit betreft de bijdrage aan deze regeling vanuit EZ. Bij Voorjaarsnota zal een verdere inschatting gemaakt worden van de benodigde middelen voor deze subsidie en zal gekeken worden of er middelen in 2016 nodig zijn.

In de XII-begroting is er van uit gegaan dat de Stichting Bodemsanering NS per eind 2015 wordt opgeheven. Voor het afwikkelen van de dan nog resterende projecten is binnen de ProRail-reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging (Infrastructuurfonds, 13.02) 2 x € 9 miljoen (2016 en 2017) gereserveerd. Onlangs is besloten om de SBNS per eind 2016 op te heffen, zodat lopende projecten nog door SBNS kunnen worden afgewikkeld. Bij voorjaarsnota 2015 wordt bekeken of een overheveling vanuit het IF naar HXII voor het jaar 2016 noodzakelijk is.

203

**Vraag:**

Waarom lopen de uitgaven voor de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid tot en met 2016 en wat betekent dit?

**Antwoord:**

De projecten Betuweroute en Hogesnelheidslijn Zuid zijn in 2007 opgeleverd en in gebruik genomen. Op beide projecten vindt echter nog wel enige jaren nazorg plaats. Het gaat dan om de afwikkeling van bijvoorbeeld schadeclaims, grondzaken, enz. De hiervoor bestemde middelen zijn opgenomen in de begrotingsjaren tot en met 2016.

204

**Vraag:**

Wat is de voortgang in het bereiken van een Single European Sky?

**Antwoord:**

De Single European Sky komt geleidelijk tot stand, er zijn de afgelopen jaren stappen vooruit gezet met als resultaat verbeteringen op het gebied van kortere routes, minder vertragingen en kostenbesparingen. De uitdaging is om deze verbeteringen te continueren wanneer in de toekomst het vliegverkeer flink zou gaan groeien.

De functionele luchtruimblokken in Europa zijn ingericht en beginnen concrete verbeteringen te implementeren. Het onderzoeksprogramma SESAR (Single European Sky ATM Research) heeft geleid tot het eerste Europese Unie brede gemeenschappelijke implementatieproject. Daarnaast wordt gewerkt aan de research opdracht voor SESAR voor de periode tot aan 2020.

Ook op nationaal niveau worden, onder andere met het vaststellen van de Luchtruimvisie en civiel militaire samenwerking in luchtverkeersdienstverlening, stappen gezet om een Single European Sky dichterbij te brengen en Nederland tegelijkertijd voor te bereiden hierop.

205

**Vraag:**

Welke landen of andere actoren werken het bereiken van een Single European Sky tegen?

**Antwoord:**

De implementatie van Single European Sky is een gezamenlijke activiteit van de lidstaten van de Europese Unie en enkele derde landen. Alleen door deze samenwerking zijn er mogelijkheden voor belangrijke verbeteringen in het Europese luchtruim, maar dit vraagt de actieve medewerking van alle betrokkenen, zowel de landen, de Europese Commissie als de luchtvaartsector. De samenwerking tussen alle betrokkenen, de belangen van al deze partijen en de vele noodzakelijke veranderingen maken het bereiken van Single European Sky een complexe operatie en derhalve een proces van lange adem.

206

**Vraag:**

Bent u van plan extra in te zetten op het bereiken van een Single European Sky tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie, als die tegen die tijd nog niet bereikt is?

**Antwoord:**

Nederland is een sterk voorstander van SES en zet hier reeds actief op in. Dit zal Nederland blijven doen daar waar zich kansen aandienen, ook tijdens het voorzitterschap. In de aanloop naar het voorzitterschap zal ik de situatie met betrekking tot Single European Sky nadrukkelijk volgen en beoordelen of en zo, ja op welke manier Nederland tijdens het voorzitterschap extra inzet kan plegen voor het bereiken van Single European Sky.

207

**Vraag:**

Wat is de exacte planning van het onderzoek naar giftige stoffen in het binnenklimaat van vliegtuigen, en de effecten daarvan op luchtvaartpersoneel?

**Antwoord:**

Er lopen twee sporen onderzoek. Het REACH-traject en een onderzoek uitgevoerd door het Nederlands Centrum voor beroepsziekten (NCvB). Zoals aangegeven is het REACH traject leidend. De hoofdlijn van de planning is beschreven in de brief van 20 augustus 2014 (Kamerstuk 31 936, nr. 224). In die brief is aangegeven dat eind 2014 de stofevaluatie wordt afgerond. Daarna moet een formeel besluit worden genomen door REACH. Op dat moment wordt ook duidelijk welke vervolgstappen nodig zijn en welke doorlooptijd daarvoor nodig is. Tevens zal op dat moment moeten worden bepaald in welk tempo welke aanvullende acties vanuit RIVM passend zijn. Het onderzoek dat is verricht door het NCvB is in concept gereed. Zodra het eindrapport wordt ontvangen en daar een mening over is gevormd wordt dit naar de Kamer gezonden. De verwachting is dat dat voor het geplande AO Luchtvaart van november zal zijn.

208

**Vraag:**

Worden bij vervolgonderzoek naar giftige stoffen in het binnenklimaat van vliegtuigen ook (ex-)luchtvaartpersoneel en belangenbehartigers betrokken?

**Antwoord:**

Voor het REACH-onderzoek vindt een open dialoog met de luchtvaartsector plaats. Ook met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers en de Vakbond van Nederlands Cabinepersoneel is hierover gesproken.

209

**Vraag:**

Wordt bij vervolgonderzoek naar giftige stoffen in het binnenklimaat van vliegtuigen ook expliciet gekeken of gemelde en vermoede gezondheidseffecten van (ex-) luchtvaartpersoneel herleidbaar zouden kunnen zijn tot zulke stoffen?

**Antwoord:**

In het onderzoek dat is verricht door het Nederlandse Centrum voor Beroepsziekten wordt expliciet ingegaan op de vraag of er een relatie is tussen de gemelde en vermoede gezondheidseffecten (van (ex-)luchtvaartpersoneel dat zich bij de ILT heeft gemeld) met blootstelling aan giftige stoffen in het vliegtuig. Dit rapport wordt binnenkort afgerond. De ILT blijft klachten en signalen monitoren via het voorvallenregistratiesysteem van het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen en ook via de medische keuringen van vliegend personeel.

210

**Vraag:**

Worden bij vervolgonderzoek naar giftige stoffen in het binnenklimaat van vliegtuigen ook buitenlandse kennis- of onderzoeksinstituten betrokken?

**Antwoord:**

De Europese Commissie heeft verzocht om onderzoeksvoorstellen op het gebied van mobiliteit. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) heeft de leiding genomen om te komen tot een breed internationaal consortium dat inschrijft. Een van de projecten die onderdeel uit maakt van hun voorstel biedt de kans om vervolgonderzoek naar giftige stoffen vorm te geven. Indien de call eind dit jaar door de Europese Commissie wordt geselecteerd zal ik u nader informeren over de hoofdlijnen van dat onderzoeksvoorstel.

211

**Vraag:**

Bent u van plan om binnen één van de internationale samenwerkingsverbanden voor luchtvaart voor te stellen een breed gezamenlijk onderzoek naar giftige stoffen in het binnenklimaat van vliegtuigen en de effecten daarvan op luchtvaartpersoneel op te zetten?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 210.

212

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de ranglijst van luchthavengelden per passagier met daarbij de positie van Schiphol? En van de ranglijst uitgesplitst naar vluchten binnen Europa en vluchten buiten Europa met daarbij de positie van Schiphol? Kunt u, wanneer er verschillen bestaan tussen de positie van Schiphol op de verschillende ranglijsten, hier een verklaring voor aanwijzen?

**Antwoord:**

lenM laat jaarlijks een benchmark-onderzoek doen naar de kosten op Schiphol in vergelijking met 10 concurrerende luchthavens. Het laatste onderzoek, over 2013, is in februari 2014 gepubliceerd op rijksoverheid.nl. Per luchthaven is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen voor hetzelfde pakket van vluchten, vliegtuigen en passagiers betaald moet worden. Het gaat om de luchthavengelden, maar ook om passagiersbelastingen aan de overheid en de heffingen voor verkeersleiding (ATM). De belangrijkste conclusie van het onderzoek voor 2013 is dat Schiphol net als in het voorgaande jaar goedkoper is dan de meeste concurrerende luchthavens. Londen Heathrow is met afstand de duurste luchthaven. Maar ook Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Londen Gatwick, Zurich, München en Madrid zijn duurder dan Schiphol. Daarmee neemt Schiphol een 8e plaats in in de rangorde van duur naar goedkoop. Alleen de luchthavens Brussel, Istanbul en Dubai zijn goedkoper dan Schiphol in deze benchmark. In de benchmark-studie wordt geen uitsplitsing gegeven van vluchten naar bestemmingen binnen en buiten Europa.

213

**Vraag:**

Kunt u verklaren waarom de gemiddelde Air Traffic Flow Management-vertraging in het Nederlandse luchtruim substantieel hoger ligt dan gemiddeld in Europa? Wordt dat Nederlandse gemiddelde hoger of lager wanneer de terminalvertraging niet wordt meegerekend?

**Antwoord:**

De gemiddelde Air Traffic Flow Management vertraging bestaat uit de gemiddelde en-route vertraging per gecontroleerde vlucht in het Nederlandse luchtruim en de gemiddelde vertraging op Schiphol tezamen (ook wel terminal of Airport Arrival Traffic Flow Management genoemd). In de rapportages van de Performance Review Body (instantie die in de Europese Unie de prestaties op het gebied van de luchtverkeersleiding beoordeelt) worden zowel de gemiddelde en-route vertraging in minuten per gecontroleerde vlucht als de gemiddelde terminal vertraging gerapporteerd.

De terminal vertraging ligt voor Schiphol boven het Europees gemiddelde van 0.9 minuut in 2012 en 0.8 minuut in 2013. Het merendeel van de vertragingen op Schiphol wordt echter veroorzaakt door weersomstandigheden (primair wind en mist) die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase onder 1 kilometer hoogte. Andere oorzaken voor de hogere terminal vertraging op Schiphol zijn het piekenpatroon van Schiphol als gevolg waarvan er heel veel vliegtuigen tegelijk aankomen en de milieuregels die gelden voor Schiphol ten aanzien van het baangebruik. De gemiddelde vertraging op Schiphol is in 2013 (1,3 minuut) en verminderd ten opzichte van 2012 (1,4 minuut).

Uit een vergelijking van de cijfers van de Performance Review Body over de vertragingen in het en-route verkeer blijkt dat door LVNL in het Nederlandse luchtruim tussen 1 en 8 kilometer hoogte gecontroleerde vluchten in 2013 een gemiddelde vertraging van 0,12 minuut hebben opgelopen (in 2012: 0,18). De gemiddelde vertraging in het Nederlandse luchtruim boven 8 kilometer (onder controle van het Maastricht Upper Area Control Center) bedroeg in 2013 0,07 minuut (2012: 0,04). De Europees brede gemiddelde vertraging voor en route verkeer lag in 2013 boven 0,5 minuut (2012: 0,63).

214

**Vraag:**

Kunt u toelichten waarom het in 2016 en 2017 nodig is om bij te storten in het Leefbaarheidsfonds in begrotingspost 17.01.01?

**Antwoord:**

In de kabinetsreactie op het eindadvies van de Alderstafel inzake het nieuwe normen en handhavingstelsel en de eerste vierjaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken (29 665 nr. 190) is aangegeven dat een tweede tranche van het leefbaarheidsfonds als belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving wordt gezien. Partijen – Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk – hebben zich uitgesproken om, conform de afspraken uit het akkoord van 2008, 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een tweede fase ter beschikking te stellen. Om te voldoen aan deze afspraak worden middelen gestort in het leefbaarheidsfonds.

215

**Vraag:**

Kunt u verklaren waarom de begrote ontvangsten voor artikel 17 (Luchtvaart) na 2015 een buitengewoon scherpe daling laten zien?

**Antwoord:**

Een groot deel van de ontvangsten tot en met 2015 betreffen de ontvangsten van heffingen Geluidsisolatie Schiphol. De overheid financiert de kosten van de geluidsisolatieprojecten en verhaalt deze kosten vervolgens via heffingen op de luchtvaartsector. De verwachting is dat na 2015 de kosten van geluidsisolatie via de heffingen zijn verhaald op de luchtvaartsector. Daarom vinden er na 2015 geen ontvangsten uit heffing Geluidsisolatie Schiphol meer plaats.

216

**Vraag:**

Kunt u een gespecificeerd overzicht geven van de werken die gedaan gaan worden in het kader van de posten vliegveiligheid Caribisch Nederland?

**Antwoord:**

De werken betreffen de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid en het ontstane achterstallige onderhoud. In 2015 staat het volgende op het programma:

## Luchthaven Saba:

- Renovatie start- en landingsbaan;
- Aanbrengen baan- en taxibaanlichtinstallatie;
- Vernieuwen security hekwerken;
- Reparatie taxibaan en platform;
- Verbetering terrein ten behoeve van nadering;
- Opvullen veiligheidsstrook rondom de baan;
- Renovatie platformlichtmasten.

## Luchthaven Sint Eustatius:

- Renovatie start- en landingsbaan;
- Aanbrengen baan-, taxibaan- en naderingslichtinstallatie;
- Plaatsen Precision Approach Path Indicators;
- Vernieuwen security hekwerken;
- Renovatie taxibaan en platform;
- Aanleg runway end safety area's;
- Diverse grondwerken;
- Renovatie platformlichtmasten.

## Luchthaven Bonaire:

- Bouw verkeerstoren;

– Renovatie platformlichtmasten;

217

**Vraag:**

Welke doelen zijn afgesproken met Stichting Knowledge & Development Center (KDC)? Wanneer wordt de waarde van deze inzet geëvalueerd? Wat is de financiële bijdrage van andere partijen aan deze stichting?

**Antwoord:**

Doelstelling van het KDC is om onderzoek uit te (laten) voeren naar innovaties in het luchtzijdig gebruik van de mainport en effectieve begeleiding op de luchthaven. Dit betreft zowel innovaties om te komen tot stillere vliegroutes met de daarbij horende procedures en veiligheidstoets, als innovaties waarbij de economische meerwaarde van de luchthaven kan worden versterkt.

De huidige subsidieregeling KDC geldt voor de periode 2013–2017. In het laatste jaar zal deze worden geëvalueerd en zal worden gezien of deze verlengd wordt. De voor de jaren 2013, 2014 en 2015 beschikbare subsidie bedraagt in totaal ten hoogste € 130.000. De voor de jaren 2016 en 2017 beschikbare subsidie bedraagt in totaal ten hoogste € 100.000. Financiering van onderzoek vindt voor de helft plaats door DGB, d.m.v. opdrachten, en voor de helft in natura (expertise/capaciteit) door de KDC partijen zelf. Hiertoe stelt KDC een onderzoeksagenda op.

218

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de sinds 2012 verstrekte subsidies voor het versneld onderploegen van graanresten ten behoeve van het risico van vogelaanvaringen? En wat is de status van het onderzoek naar verhaalmogelijkheden bij de luchtvaartsector?

**Antwoord:**

2012: € 1.341.103 (62 deelnemers, 1.572 hectare)

2013: € 1.785.090 (74 deelnemers, 2.092 hectare)

2014: nog niet bekend

Het onderzoek naar de financiering loopt momenteel nog. De uitkomsten zullen worden besproken in de Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen en worden meegenomen in de evaluatie van het convenant, welke eind 2014 naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

219

**Vraag:**

Hoe gaat u om met de verdeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor havens, zee- en binnenvaart? Wie draagt welk deel? Is dit de reden voor het besluit om langzamer te varen op de Rijn?

**Antwoord:**

Havens, zeevaart en binnenvaart vallen onder verschillende sectoren in het klimaatbeleid. Zeevaart valt als internationale sector vooralsnog niet onder het VN Klimaatverdrag en onder de Europese klimaatdoelstelling van 20% reductie in 2020 (ten opzichte van 1990). Wel wordt binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gestaag gewerkt aan de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van de zeevaart. Zo is afgesproken dat nieuwe schepen steeds energiezuiniger moeten worden. Ook wordt in IMO onderhandeld over een monitoring systeem van de CO<sub>2</sub> emissies dat als doel heeft bestaande schepen energiezuiniger te laten opereren. In de EU wordt aan een dergelijk systeem gewerkt voor schepen die EU havens aandoen.

Het in de havens gevestigde bedrijfsleven en de binnenvaart dragen wel bij aan de invulling van het Nederlandse aandeel in de Europese klimaatdoelstelling. De havengerelateerde industrie valt hierbij onder de sector industrie en de binnenvaart valt onder de sector verkeer en vervoer. Met een snelheidsbeperking op de Rijn doelt u vermoedelijk op de dynamische maximale snelheid van 13 kilometer per uur die vanaf 1 oktober 2014 voor de binnenvaart geldt op een deel van de Nieuwe Maas en een deel van het Hartelkanaal. Dit heeft te maken met de ingebruikname van Maasvlakte 2 en staat los van de klimaatdoelstelling. Destijds hebben de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk afspraken gemaakt die ervoor moeten zorgen dat ondanks de toenemende goederenstromen de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied niet verslechtert. De snelheidsbeperking is tot stand gekomen in overleg met de binnenvaartbranche.

220

**Vraag:**

Kunt u toelichten waarom de streefwaarden met betrekking tot de passeertijd van sluisen bij de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen voor 2014 lager liggen dan de realisatie in 2013?

**Antwoord:**

De streefwaarde voor de passeertijd sluisen geeft aan wat in de betreffende jaren naar verwachting realistisch is gegeven het beschikbare budget en de onderhoudsplanning. Op basis daarvan is voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen deze streefwaarde in de periode 2013–2016 op respectievelijk 75% en 70% ingeschat.

De uiteindelijk gerealiseerde passeertijd in een jaar kan afwijken van deze verwachte streefwaarde. In 2013 is 80% respectievelijk 92% van de schepen binnen de gemiddelde norm gebleven.

221

**Vraag:**

Wanneer gaan we de streefwaarde van 85% voor wat betreft de passeertijden van sluisen halen?

**Antwoord:**

De gerealiseerde passeertijden van sluisen op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarde van 85%. Naar verwachting zullen de passeertijden de komende jaren verder verbeteren na uitvoering van het gepland onderhoud in Zeeland. Hierdoor neemt stremming door onderhoudswerkzaamheden en storingen naar verwachting af. Verder is de capaciteit bij de sluis bij Terneuzen op dit moment onvoldoende, waardoor de passeertijden achterblijven. Het oplossen van dat capaciteitsprobleem wordt aangepakt in het MIRT-project Gent-Terneuzen. De verwachting is dan ook dat de streefwaarde van 85% op de hoofdtransportassen pas na de aanpak van dit capaciteitsknelpunt zal worden gerealiseerd.

222

**Vraag:**

Hoe kon het dat de haven van Rotterdam in 2013 marktaandeel heeft verloren ten opzichte van 2012 en ten opzichte van de andere havens? Is het bruto tonnage in absolute zin gestegen? Waarom is het in andere havens relatief beter gegaan, en om welke havens gaat het dan?

**Antwoord:**

Allereerst moet worden opgemerkt dat onder Mainport Rotterdam in de tabel in de begroting een groter gebied dan het beheersgebied van het

Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR) wordt verstaan. Het gaat om het gebied Rijn en Maasmond dat ook Moerdijk omvat. Voor het beheersgebied van HbR geldt een terugval van 0,2% in de totale goederenoverslag. Het Havenschap Moerdijk moest over 2013 een terugval van 7,5% rapporteren.

De totale overslag in de Hamburg Le Havre-range (HLH) groeide in 2013 met 0,5%. De havens die wat betreft totale goederenoverslag een plus schreven ten opzichte van 2012 waren Hamburg, Antwerpen, Amsterdam Noordzeekanaalgebied en Le Havre. De winst voor Hamburg zit vooral in containers). Antwerpen schreef met name zwarte cijfers in de overslag van massagoed. Le Havre groeide in massagoed en containers.

Het marktaandeel voor Rotterdam (beheersgebied HbR) in de HLH range is in 2013 licht gedaald naar 37,2%. Antwerpen is tweede met 16,1% in 2013 en Hamburg derde met 11,7%.

Waar in 2012 in Rotterdam de ruwe olie en olieproducten zorgden voor groei, lieten die het in 2013 afweten. Dat jaar zijn vooral kolen, erts en schroot en agribulk flink gestegen. De containeroverslag is licht gedaald. De belangrijkste oorzaak van het ontbreken van groei is de aanhoudende economische malaise. Een belangrijke oorzaak is lage vraag naar (consumenten)goederen. Ook verschoof lading naar Hamburg, werden havens in Scandinavië en het Baltisch gebied vaker direct aangelopen door schepen uit het Verre Oosten en had Rotterdam te maken met een capaciteitsknelpunt bij piekvolumes. Het totale marktaandeel van de Rotterdamse haven is echter vrijwel stabiel gebleven.

De bruto tonnage (totale goederenoverslag) is niet in absolute zin gestegen. De totale goederenoverslag was 440.464 mln ton in 2013 tegen 441.527 mln ton in 2012.

223

**Vraag:**

Welke toezichtsorganen zijn er in de Nederlandse havens voor de scheepvaart en is inzichtelijk welke lasten dit meebrengt voor de zee- en binnenvaart?

**Antwoord:**

In de zeehavens zijn diverse toezichthouders actief. Denk daarbij aan de Havenmeester, Douane, Inspectie Leefomgeving en Transport, Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit, Waterpolitie en zeehavenpolitie, Inspectie SZW, Autoriteit Consument en Markt maar ook aan decentrale toezichthouders van gemeente, provincie en waterschap. Zij houden toezicht op het zeeschip, de lading, de bemanning en arbeidsomstandigheden, grenstoezicht, havenbeveiliging en de veiligheid op het water. Het Kabinet heeft de ambitie om het overheidstoezicht te moderniseren en daarmee de effectiviteit van het overheidstoezicht te vergroten onder verlaging van de lastendruk. Hiertoe wordt door tal van rijksinspecties samengewerkt, waaronder ook bij het toezicht in zeehavens. Het doel van rijksinspecties is en blijft om de risico's in de maatschappij zoveel mogelijk te beperken door de naleving van relevante wet- en regelgeving te bevorderen. Samenwerking van verschillende inspectiediensten is essentieel om het logistieke proces zo ongestoord mogelijk te laten verlopen. Waar mogelijk worden inspecties daarom gebundeld en worden instrumenten ontwikkeld om informatie over en weer te ontsluiten. Efficiënte inzet van inspectiecapaciteit wordt gekoppeld aan een zo laag mogelijk ervaren inspectiedruk.

Als onderdeel van het werkprogramma zeehavens (TK 29 862, 25) start komende maand onderzoek naar de havenaanloop en doorvoerkosten. In het kader van dat onderzoek worden ook de kosten en administratieve lasten die voor het bedrijfsleven met het toezicht in zeehavens zijn gemoeid inzichtelijk gemaakt en worden die vergeleken met de ons



omliggende landen. Het havenbedrijfsleven en relevante toezichthouders zijn betrokken bij dit onderzoek dat begin volgend jaar wordt afgerond.

224

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de kosten die Nederlandse bedrijven tot nu toe hebben gemaakt om te voldoen aan het ETS en dit afzetten tegen de compensatie die zij hiervoor hebben gekregen?

**Antwoord:**

Ik heb geen inzicht in de kosten die Nederlandse bedrijven hebben gemaakt in het Europese emissiehandelssysteem. De kosten zijn bedrijfsspecifiek en hangen ondermeer af van de mate waarin een bedrijf in staat is, uitgaande van de CO<sub>2</sub>-prijs, kosteneffectieve technische maatregelen te treffen en gratis emissierechten in te zetten. Op Europees niveau wordt ongeveer ter grootte van de helft van de emissies van de ETS-bedrijven, kosteloos emissierechten toegewezen aan een deel van de bedrijven. Het overige deel emissierechten wordt geveld. Daarnaast biedt een aantal lidstaten, waaronder Nederland, compensatie voor indirecte ETS kosten ten gevolge van hogere elektriciteitskosten. Op de begroting van het Ministerie van Economische Zaken is hier jaarlijks maximaal 78 miljoen euro voor gereserveerd.

225

**Vraag:**

Kunt u aangeven of er in de afgelopen jaren sprake is geweest van «carbon leakage», dat wil zeggen dat bedrijven zijn vertrokken naar gebieden die niet onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) vallen, als gevolg van de kosten die voortvloeien uit het ETS?

**Antwoord:**

Uit onderzoek dat de Europese Commissie heeft laten uitvoeren (Carbon Leakage Evidence Project, Ecofys, 2013) komt naar voren dat met de huidige bescherming tegen carbon leakage, waarbij de CO<sub>2</sub>-prijs de laatste jaren aanzienlijk lager was dan verwacht, er over de periode 2005–2012 geen bewijs is dat carbon leakage is opgetreden.

226

**Vraag:**

Kunt u weergeven hoe de vaststelling van de meest recente «carbon leakage»-lijst door de Europese Commissie heeft plaatsgevonden?

**Antwoord:**

De Europese Commissie heeft eind 2009 op basis van de criteria uit de ETS Richtlijn bepaald welke sectoren op dit moment aan de criteria voldoen. Dit heeft geleid tot een beperkte aanpassing van de lijst.

227

**Vraag:**

Was uzelf betrokken bij het vaststellen van de meest recente «carbon leakage»-lijst? Zo ja, wat was uw inzet hierbij?

**Antwoord:**

Bij de vaststelling van de carbon leakage lijst heeft de Europese Commissie, op grond van de ETS Richtlijn, de Climate Change Committee betrokken, waarin alle lidstaten zitting hebben. Aangezien er niet de mogelijkheid was om de criteria in de ETS Richtlijn aan te passen, heeft Nederland ingestemd en met name aandacht gevraagd voor een goede evaluatie van de criteria en aannames met het oog op carbon leakage bescherming na 2020. De bescherming tegen carbon leakage is komende

jaren een belangrijk onderdeel in de review van de richtlijn rond het verbetering van het ETS-systeem voor de periode na 2020.

228

**Vraag:**

Kunt u uitleggen waarom bij het opstellen van de meest recente «carbon leakage»-lijst is uitgegaan van een prijs van 30 euro per ton CO<sub>2</sub>-equivalent, en niet van een reële CO<sub>2</sub>-prijs?

**Antwoord:**

In de ETS Richtlijn is vastgelegd dat bij het bepalen van de carbon leakage wordt uitgegaan van de CO<sub>2</sub>-prijs zoals gebruikt in de impact assessment die ten grondslag lag aan de wijziging van de ETS Richtlijn in 2009. De mogelijkheid om uit te gaan van een «reële CO<sub>2</sub>-prijs» was hiermee beperkt.

229

**Vraag:**

Wanneer wordt de motie-Van Tongeren c.s. (Kamerstuk 33 858, nr. 8) over onderzoek naar de effectiviteit van het ETS uitgevoerd?

**Antwoord:**

Het onderzoek naar de invloed van een toename van hernieuwbare energie en energie-efficiency op het ETS is onderdeel van de analyse die ECN en PBL hebben gemaakt ten aanzien van het Europese Witboek Energie en Klimaat 2030. Het rapport is op 26 september jl. aan uw Kamer gezonden, als bijlage bij de kabinetsreactie op het Witboek.

230

**Vraag:**

Kan worden aangegeven welke inzet nu gepleegd wordt ten aanzien van de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de verschillende niet-ETS-sectoren, met welke financiële middelen? Kunt u ook aangeven hoe groot u het risico acht op overschrijdingen door economische ontwikkelingen en monitoringsverbeteringen, als de nieuwe Referentie Raming Energie en Emissies in 2015 beschikbaar komt? Kunt u uitsplitsen welk risico u toeschrijft is aan economische ontwikkelingen en welk risico aan monitoring? Wat dit betekent voor de inzet binnen de betreffende sectoren?

**Antwoord:**

De inzet ten aanzien van de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de verschillende niet-ETS-sectoren is beschreven in de betreffende begrotingen en -artikelen, zoals voor energie, gebouwde omgeving, mobiliteit. De inzet is vaak niet alleen, en vaak ook niet primair, gericht op CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is niet mogelijk van de hele inzet het kostendeel voor klimaat (CO<sub>2</sub>-reductie) te onderscheiden. Wel wordt de doelmatigheid van de diverse maatregelen (mede) gericht op klimaat door middel van evaluaties en beleidsdoorlichtingen in de gaten gehouden.

Op basis van de huidige inzet in de verschillende sectoren tot 2020 is nu al bekend dat Nederland zeer ruim aan haar doel voor de totale non-ETS effort sharing kan voldoen. Daarmee is het risico op overschrijdingen door economische ontwikkelingen en monitoringsverbeteringen als de nieuwe Referentie Raming Energie en Emissies in 2015 uitkomt gering.

231

**Vraag:**

Welke lidstaten binnen de Europese Unie zijn gelijkgestemd met Nederland als het gaat om ambitieuze klimaatdoelen? Hebben deze landen vergelijkbare maatregelen genomen als in het Energieakkoord beschreven staan of zijn er grote verschillen?

**Antwoord:**

Op hoofdlijnen is er een grote groep landen die zich heeft uitgesproken voor 40% emissiereductie in 2030 (België, Portugal, Estland, Finland, Slovenië, Duitsland, Luxemburg, Oostenrijk, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Spanje, Italië, Denemarken, Ierland, Zweden en Nederland). Energiebesparing en energie-efficiency zijn belangrijke kenmerken van meeste routekaarten in NW-Europa, evenals Carbon Capture & Storage (CCS) en biomassa. De routekaarten van landen verschillen echter met betrekking tot bijvoorbeeld energiebesparing en hernieuwbare energie, al naar gelang draagvlak en de omstandigheden in landen. Zo streeft Denemarken (met veel mogelijkheden voor windenergie) naar een 100% duurzame energievoorziening in 2050, net als Nederland. Andere landen zetten ook in op kernenergie (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk). Het VK zet in op zo groot mogelijke kosteneffectiviteit met een sterke rol voor het bijbehorend marktmechanisme en heeft haar doelstellingen vastgelegd in een klimaatwet. De Duitse Energiewende is algemeen bekend, maar ook Frankrijk heeft onlangs een wetsvoorstel «Programmering van de energetische transitie voor de groene groei gepresenteerd, waarmee zij streeft naar – 40% broeikasgassen in 2030, – 30% gebruik van fossiele brandstoffen in 2030; 50% lager energieverbruik in 2050 en 32% hernieuwbare energie in 2030.

232

**Vraag:**

Bent u van plan de verplichte bijmenging van biobrandstoffen uit voedselgewassen te beperken tot 5%?

**Antwoord:**

De huidige Europese regelgeving, de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED), staat lidstaten niet toe een beperking in de bijmengverplichting voor bepaalde soorten biobrandstoffen op te leggen die aan de in de RED gestelde duurzaamheidscriteria voldoen. Het voorstel van de Europese Commissie om te komen tot een beperking van de risico's van indirecte landverdringingseffecten, bekend als het ILUC-voorstel, voorziet in een beperking van biobrandstoffen die vervaardigd zijn uit voedselgewassen. De onderhandelingen over dit voorstel zijn echter nog niet afgerond.

233

**Vraag:**

Wanneer verwacht u met een integrale visie op een duurzame brandstofmix te komen? Wat is de planning voor het opstellen hiervan?

**Antwoord:**

Ik ben voornemens u de integrale visie op de duurzame brandstofmix gelijktijdig toe te sturen met de brief van mijn collega van Financiën over de autofiscaliteit.

234

**Vraag:**

Kunt u toelichten waarom de post Opdrachten bij Klimaat (artikel 19.01.01) vertienvoudigde sinds 2013, van 9 ton naar 9 mln. euro?

**Antwoord:**

Meerjarig worden alle opdrachten geraamd op 19.01.01. Het overgrote deel van deze opdrachten wordt echter uitgevoerd door Rijkswaterstaat (RWS) unit Leefomgeving als centrale uitvoeringsorganisatie. De opdrachtverlening aan RWS vindt centraal plaats en wordt verantwoord op 19.01.03. In verband daarmee is bij tweede suppletore begroting 2013 een bedrag van ruim € 3,6 mln. overgeboekt van 19.01.01 naar 19.01.03.

Aan overige opdrachten is in 2013 uiteindelijk ca. € 0,9 mln verantwoord op 19.01. Gelet op het voorgaande kan dit bedrag niet worden vergeleken met de meerjarige budgetten op genoemde post. Deze meerjarige budgetten hebben over de jaren een omvang van ca. 6,5 mln. Het hogere bedrag in 2015 kan worden verklaard door met name de overboeking van ca. € 3 mln vanaf de begroting van EZ, bedoeld voor de uitvoering door lenM van maatregelen in het kader van het SER-energieakkoord.

235

**Vraag:**

Welke deel van de beleidsuitvoering is uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en hoe verhoudt dat zich tot de afdracht aan het RIVM?

**Antwoord:**

Bij de toelichting op het financieel instrument 19.02.03 «Bijdragen aan agentschappen» is aangegeven dat lenM een deel van de beleidsuitvoering heeft uitbesteed bij het RIVM, RVO en RWS. Totaal is voor het jaar 2015 een bedrag van € 23,9 mln. geraamd. Deze € 23,9 mln. heeft nagenoeg geheel betrekking op het RIVM, te weten € 23,5 mln. Verder verstrekt lenM ook een opdracht aan het RIVM vanuit artikel 24 Handhaving en Toezicht (Inspectie Leefomgeving en Transport). Voor 2015 is deze opdracht reeds verstrekt en komt op afgerond € 9 mln.

236

**Vraag:**

Hoe zal het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) de vermindering van afdracht in het kader van klimaatbeleid de komende jaren verwerken?

**Antwoord:**

Vanwege de invoering van vraagsturing kan de afronding van een project leiden tot vermindering van het toegekende budget aan het KNMI. In de praktijk komen daar in de regel andere maatwerkopdrachten voor in de plaats, die gebaseerd zijn op nieuwe beleidsvragen die – ook op klimaatgebied – gesteld worden

237

**Vraag:**

Kunt u aangeven of de verminderde afdracht aan het KNMI gevolgen heeft voor de bijdrage die het KNMI levert aan internationaal klimaatonderzoek in het kader van het Intergovernmental Panel for Climate Change (IPCC)?

**Antwoord:**

Tijdens het Vijfde Assessment van IPCC heeft het KNMI een prominente rol kunnen spelen in het onderzoek en in het opstellen van de rapporten mede dankzij de financiering van lenM. Het KNMI is inmiddels overgegaan op vraagsturing en ik zal te zijner tijd afwegen welke inzet van middelen voor onderzoek en participatie in het opstellen van het Zesde Assessment dan noodzakelijk is. Ik ga ervan uit het KNMI in staat is met het beschikbare budget voldoende bij te dragen aan het internationale klimaatonderzoek.

238

**Vraag:**

Kunt u de post «Overige opdrachten» (artikel 19.02.01) verder specificeren?

**Antwoord:**

Vanuit de post overige opdrachten wordt gefinancierd: het lenM aandeel in het Nederlands Ruimtevaartbeleid waaronder:

- de bijdrage kosten huisvesting ESTEC/Galileo Reference Centre;
- de kosten van internationale diplomatie en bedrijfslevenmissies;
- enkele MKBA's gericht op het leveren van economische adviezen op het terrein van milieu.

Daarnaast wordt het budget aangewend voor het verstrekken van opdrachten aan nationale en internationale wetenschappelijke en adviserende instellingen op het gebied van klimaatverandering, duurzame productie en consumptie en de inzet van biobrandstoffen. Ook worden de middelen aangewend voor het in Europees verband uitwerken van het klimaatbeleid richting 2050. Voorbeelden van opdrachtnemers zijn denktank E3G, en het Climate Policy Initiative.

239

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle klimaatsubsidies die in 2014 verstrekt zijn en welke voor 2015 gepland staan?

**Antwoord:**

Zoals in de toelichting op blz. 98 bij 19.01.02 is aangegeven, zijn de onder deze post genoemde budgetten bestemd voor de betalingen en afwikkelingen van in eerdere jaren verleende subsidies. Het betreffen subsidies in het kader van Lokale Klimaatinitiatieven, milieutechnologie en duurzame mobiliteit. In 2014 en 2015 zijn geen nieuwe subsidies verleend of gepland, anders dan de geplande ondersteuning van proefprojecten met waterstofbussen door enkele vervoersregio's.

240

**Vraag:**

Kunt u aangegeven in hoeverre u gebruik heeft gemaakt van uw discretionaire bevoegdheid om financiële middelen toe te kennen voor activiteiten die de realisatie van de beleidsprioriteiten ondersteunen?

**Antwoord:**

Jaarlijks worden naast de verplichte bijdragen ook incidentele bijdragen aan (inter-) nationale organisaties toegekend. Met de toekenning van incidentele bijdragen maak ik gebruik van mijn discretionaire bevoegdheid.

Deze bijdragen worden gebruikt voor het voeren van internationaal milieubeleid op terreinen die lenM van belang acht. In 2014 heb ik tot nu toe voor 1.286K € bijgedragen aan internationale organisaties en activiteiten op de terreinen van algemeen milieubeleid, klimaat/lucht, chemicaliën/circulaire economie. In de jaarverantwoording over 2014 worden de bijdragen nader toegelicht.

241

**Vraag:**

Kan de toename in de beschikbare middelen ten behoeve van overige opdrachten (artikel 19.02.01) worden verklaard door een toename in het aantal maatschappelijke kosten-batenanalyses? Of zijn er andere redenen voor?

**Antwoord:**

De toename van beschikbare middelen ten behoeve van overige opdrachten wordt niet verklaard door een toename in het aantal maatschappelijke kosten-batenanalyses. De toename betreft de reserveringen voor de mogelijke bijdragen van lenM ten behoeve van het Nederlands Ruimtevaartbeleid en het NWO-polair programma.

242

**Vraag:**

Welke voorlopers in de verkeerssector worden bedoeld? Waarom moeten deze gesubsidieerd worden? Wat is het doel hiervan? Welke criteria worden hiervoor gebruikt?

**Antwoord:**

Om de milieudoelen op het gebied van klimaat te kunnen halen worden voorlopers gestimuleerd. Het betreft ontwikkelingen die op termijn een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar die nog niet marktrijp zijn. Ze moeten in potentie, bij massale toepassing, substantieel bijdragen aan de oplossing van het milieuvraagstuk; ze moeten op termijn een business case hebben, d.w.z. economisch op eigen benen kunnen staan en ze moeten bijdragen aan groene groei. Het doel van de ondersteuning is dat er kennis en ervaring wordt opgedaan ter voorbereiding van latere marktintroductie en op termijn een volwaardige plaats in de markt.

243

**Vraag:**

Aan welke onderdelen of programma's van Lucht en Geluid zal minder geld worden uitgegeven, gezien de in het Verdiepingshoofdstuk genoemde overheveling van middelen van het artikel Lucht en Geluid naar het artikel Klimaat en Duurzaamheid?

**Antwoord:**

Op artikel 20 Lucht en Geluid zijn met name bij de volgende onderdelen de budgetten verlaagd ten behoeve van de genoemde beleidsintensiveringen op het gebied van klimaat en duurzaamheid:

- Bijdragen aan medeoverheden ten behoeve van de sanering van wegverkeerlawaaï.
- Bekostiging van het milieuonderzoeksprogramma van ECN te Petten.

244

**Vraag:**

In hoeverre zijn de nieuwe reductiepercentages rechtvaardig, met name voor de Nederlandse situatie? In hoeverre blijven resultaten vergelijkbaar nu andere doelstellingen gelden?

**Antwoord:**

De NEC-plafonds zijn nog onderwerp van onderhandeling tussen Lidstaten en Europese Commissie. Later dit jaar zal ik mijn voorgenomen positie delen met de Kamer.

245

**Vraag:**

Op welke wijze is de monitoring van de knelpunten bij intensieve veehouderij (fijn stof) en bij binnenstedelijke gebieden (NO<sub>2</sub>) in deze begroting te vinden?

**Antwoord:**

De monitoring vindt plaats in het kader van de uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit. Deze monitoring wordt uitgevoerd door het RIVM en valt dus binnen de opdracht aan RIVM.

246

**Vraag:**

Welk budget is er gereserveerd voor het oplossen van het knelpunt intensieve veehouderij (fijn stof)?

**Antwoord:**

De middelen voor de intensieve veehouderij staan op de begroting van EZ. In 2014 is de betreffende subsidieregeling (opnieuw) opengesteld voor een bedrag van € 5 miljoen. De regeling wordt momenteel geëvalueerd door EZ. Bij de start van het NSL in 2009 is circa € 45 miljoen gereserveerd voor stimuleringsmaatregelen. Daaraan is bijgedragen door toenmalig LNV, VROM en de provincies.

247

**Vraag:**

Welk gedeelte is juridisch verplicht bij artikel 20 (Lucht en Geluid)?

**Antwoord:**

Zoals in de tabel op blz. 105 is aangegeven, is ca. 92% van het budget 2015 juridisch verplicht.

248

**Vraag:**

Waarom vertoont de afvalprognose 2006–2015 (tabel Ontwikkeling in aanboden toepassing) een stijgende lijn? Waarom zet die stijgende lijn zich voort tot 2021?

**Antwoord:**

Met mijn beleidsprogramma VANG (Van Afval naar Grondstof) werk ik o.a. aan een sterke reductie van de hoeveelheid afval.

De stijgende lijn van de afvalprognose is gebaseerd op inschattingen gemaakt ten behoeve van de totstandkoming van LAP2. Per doelgroep is een inschatting gemaakt hoe de afvalstromen zich in de toekomst mogelijk gaan ontwikkelen. Per afvalstroom is een indicator in kaart gebracht (de zgn. afvalverklarende variabele) gerelateerd aan het afvalaanbod. Alles bij elkaar leidde dit bij het vaststellen van LAP2 in 2009 tot de aangegeven lijn die een groei laat zien in het totale afvalaanbod. Het gaat hier om de afvalprognose 2006–2021. Deze hele periode is in kaart gebracht. Er is gekeken tot 2015 en vervolgens is de lijn doorgetrokken.

Verder wijs ik erop dat het prognoses zijn voor de langere termijn en daarom niet elk jaar opnieuw worden bijgesteld aan de hand van economische ontwikkelingen of ontwikkelingen in het afvalaanbod. Afhankelijk van deze ontwikkelingen kunnen de inschattingen van destijds inmiddels zijn achterhaald.

249

**Vraag:**

Waarom zijn er in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP), en dus bij dit kengetal, alleen tussendoelen voor 2015 en 2021 geformuleerd? Wat zijn de afrekenbare streefgetallen voor 2015 en 2021?

**Antwoord:**

Mijn beleidsprogramma VANG (Van Afval Naar Grondstof) is onder andere gericht op een sterke reductie van de hoeveelheid afval. Doel is om van 10 naar 5 miljoen ton restafval te gaan in 2020.

De getallen waarnaar wordt verwezen in de vraag, zijn geen doelen maar inschattingen. Deze inschattingen zijn gemaakt vóór 2009, het jaar waarin LAP2 in werking is getreden. Het zijn de meest recente prognoses. De inschattingen zijn zeer langjarig en worden daarom niet elk jaar opnieuw bijgesteld aan de hand van bijvoorbeeld economische ontwikkelingen of ontwikkelingen in het afvalaanbod. Bij de herziening van het LAP in 2015 zal het effect van VANG verwerkt worden in de prognose.

Er zijn alleen tussendoelen voor 2015 en 2021 geformuleerd omdat 2015 het laatste jaar is van LAP2. Het jaar 2021 is opgenomen omdat er zover wordt doorgekeken in LAP2.

250

**Vraag:**

In welke Europese lidstaten wordt meer afval gerecycled en in welke landen minder?

**Antwoord:**

Er bestaat geen overzicht waarin de recycling van al het geproduceerde afval van de lidstaten in de EU vergeleken wordt. Wel is deze informatie bekend voor verschillende deelstromen.

Voor diverse categorieën afval staat Nederland in de top 5 van de EU-landen; voor bouw-en sloopafval zelfs op een gedeelde eerste plaats, samen met Oostenrijk.

Voor stedelijk afval (over 2012) neemt Nederland (50%) de vierde plaats in. Duitsland (65%), Oostenrijk (59%) en België (57%) recyclen meer, de overige lidstaten minder.

251

**Vraag:**

Welke concrete acties voorziet u met betrekking tot ecodesign en welke rol ziet u daarbij voor de overheid weggelegd?

**Antwoord:**

De EU Richtlijn Ecodesign heeft momenteel hoofdzakelijk betrekking op energie efficiency. Nederland is van mening dat aspecten van materiaalbesparing in de regulering moeten worden meegenomen en voert momenteel een studie uit naar de wijze waarop dat kan worden ingevoerd. Resultaten van de Nederlandse studie naar materiaalaspecten in Ecodesign zal worden ingebracht bij de Commissie in het EU proces rond de review van de Richtlijn Ecodesign en de Verordening Energielabel begin volgend jaar. Er is samenhang met de inzet naar de Commissie omtrent het klimaatbeleid waarbij Nederland aangeeft dat de Ecodesign-richtlijn meer optimaal zou moeten worden benut. Daarnaast zal Nederland zich blijven inzetten om de werking van de EU Richtlijn Ecodesign te verbreden van energiegerelateerd naar in beginsel alle producten.

Een onderdeel van het VANG-programma betreft «Realisatie van de Accelerator Circulaire Economie (RACE)» Hierin wordt een specifiek programma Circular Design vormgegeven waarin kennis, capaciteit en uitvoering binnen industrie op een hoger peil worden gebracht op basis van nauwe samenwerking met de wetenschap (de design opleidingen en faculteiten) en met internationale verbindingen. Doel is om te komen tot producten met betere milieuprestaties (kleinere milieu footprint).

252

**Vraag:**

Kunt u toelichten hoeveel subsidie er gaat naar «voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven»? Welke projecten worden hieruit gefinancierd, welke meetbare effecten zijn hiermee behaald en hoe verhouden die zich tot de doelstelling van het beleid?

**Antwoord:**

Graag verwijst ik u voor het antwoord naar vraagnummer 254.

253

**Vraag:**



Welke rol ziet u voor zichzelf weggelegd met betrekking tot productketens en het gebruik van grondstoffen? Welke ministeries zijn bij dit specifieke punt betrokken?

**Antwoord:**

Het sluiten van productketens is een belangrijk onderdeel van mijn beleidsprogramma Van Afval Naar Grondstof (VANG), waarmee ik een bijdrage lever aan de realisatie van de circulaire economie. Duurzaam grondstoffengebruik ligt ten grondslag aan het sluiten van productketens, daarom zijn in VANG een groot aantal acties opgenomen die hierop gericht zijn. We stimuleren en versnellen de ketenaanpak, onder andere met het deelprogramma Realisatie van de Acceleratie naar een Circulaire Economie (RACE). Optimalisatie en duurzame innovaties in de ketens worden gestimuleerd door onze verbindende rol in de samenwerking in productketens. Deze aanpak is kans- en resultaatgericht zodat kringlopen zich aantoonbaar sluiten. Dat gebeurt onder andere via Green Deals en ketenakkoorden, waar we samen optrekken met de ministeries van Economische en van Buitenlandse Zaken. Voorbeelden van ketens waar samenwerking van veel partijen leidt tot het sluiten ervan, zijn: fosfaat, kunststof, beton, textiel, biotische reststromen, andere huishoudelijke afvalstromen.

254

**Vraag:**

Kunt u een toelichting geven op de doelstellingen en resultaten van de subsidiestroom die wordt beschreven in artikel 21.05.02?

**Antwoord:**

Doel is om de consument handreikingen te bieden voor duurzaam handelen. Het artikel betreft een subsidieverlening aan Stichting Milieu Centraal. Milieu Centraal is een onafhankelijke stichting die consumenten praktische en onafhankelijke informatie biedt over energie, voeding, afval en milieu in het dagelijks leven. Milieu Centraal wordt veelvuldig geraadpleegd (eerste helft 2014 ontving Milieucentraal.nl ruim 800.000 bezoeken en werden ruim 1,47 miljoen pagina's bekeken). Milieu Centraal brengt halfjaarlijks en jaarlijks een openbare rapportage uit. Het eerstvolgende jaarrapport zal ik u doen toekomen.

255

**Vraag:**

Waarom is er onder artikel 22.03.04 geen reservering gemaakt voor het in te stellen verbod op asbestdaken, idem voor het programma Externe Veiligheid? En waarom zijn daarbij geen bedragen aan medeoverheden gereserveerd? Op welke wijze gaat daar na verkregen duidelijkheid financiële ondersteuning worden gegeven? Waar is hiervoor dekking te vinden?

**Antwoord:**

Ik zal het verbod op asbestdaken dit jaar in procedure brengen en streef naar inwerkingtreding op 1 januari 2016. Het doel is dat alle asbestdaken in 2024 zijn gesaneerd. In 2015 is hier dus geen budget voor nodig. Voor de jaren daarna zou de reservering onder artikel 22.03.04 voor asbestsanering mede worden betrokken bij het verbod op asbestdaken. Het programma Externe Veiligheid, eerder opgenomen onder begrotingsartikel 22.03.04, krijgt zijn vervolg in het programma omgevingsveiligheid dat onder artikel 22.03.01 in de begroting is opgenomen. Met betrokken partijen (IPO, VNG, Brandweer) wordt gewerkt aan het afronden van het programma Impuls Omgevingsveiligheid 2015 en het in samenhang daarmee mogelijk maken van safety deals. In lijn hiermee zullen de exacte financiële bijdragen aan betrokkenen worden bepaald.

256

**Vraag:**

Welke gevolgen heeft de intrekking van de Wet op het KNMI op het budget onder artikel 23?

**Antwoord:**

De intrekking van de Wet op het KNMI is een gevolg van de indiening van het voorstel van wet op de meteorologie en seismologie, waarmee de positie van het KNMI en de zorgplicht van de Minister wordt veranderd. Dit wetsvoorstel heeft op zichzelf geen financiële gevolgen. De korting op het budget van het KNMI is het gevolg van de taakstelling Rutte I en II. In het wetsvoorstel wordt het departement de ruimte gegeven door vraagsturing de taakstelling ten dele op te vangen.

257

**Vraag:**

Kunnen de toezichtkosten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden uitgesplitst naar rail- en wegvervoer; welk deel gaat naar rail en welk deel naar de weg? Brengt de ILT de kosten bij het bedrijfsleven in rekening?

**Antwoord:**

De totale begrote kosten 2015 voor rail- en wegvervoer m.b.t. toezicht bedragen 24.286.000 euro. Uitgesplitst naar rail- en wegvervoer bedragen deze kosten respectievelijk 4.823.000 en 19.463.000 euro. Deze kosten worden niet bij het bedrijfsleven in rekening gebracht.

258

**Vraag:**

Waar liggen de prioriteiten wat betreft handhaving door de ILT?

**Antwoord:**

ILT brengt jaarlijks een Meerjarenplan uit, waarin keuzes en prioriteiten worden vastgelegd voor een periode van vier jaar. De meest recente versie is in juni 2014 aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 92) De prioriteiten die de ILT stelt ten aanzien van handhaving zijn gebaseerd op het beginsel «vertrouwen tenzij». De basis daarvoor vormt een nalevings- en risicoselectiesysteem dat de ILT de komende jaren verder ontwikkelt. De onderbouwing van het toezichtprogramma is grotendeels gebaseerd op risicoanalyses en nalevings- en prestatie-indicatoren. Zo kan de inspectie haar toezicht steeds beter richten op slecht presterende bedrijven, terwijl goed presterende bedrijven minder geïnspecteerd worden of bijvoorbeeld een convenant kunnen afsluiten. Zo wordt de verantwoordelijkheid voor de naleving nadrukkelijk bij de ondertoezichtstaanden zelf gelegd.

259

**Vraag:**

Welk deel van de BDU gaat naar openbaar vervoer en welk deel naar de weg? Wat houdt de overgang van de BDU naar het Provinciefonds in voor wat betreft de zeggenschap van het Rijk over de te besteden middelen?

**Antwoord:**

In de Wet BDU is opgenomen dat de verantwoordingsconstructie voor de besteding van de BDU-gelden via decentraal en regionaal democratisch gelegitimeerde organen verloopt. De verantwoording over de BDU-gelden gebeurt volgens de SiSa-systematiek. De SiSa-voorschriften voorzien niet in een uitsplitsing van de uitgaven over de verschillende modaliteiten. Met ingang van 2016 zullen de voor de provincies bestemde BDU-middelen worden toegevoegd aan het Provinciefonds. De middelen

voor de twee vervoerregio's, die door de betrokken decentrale overheden worden ingericht, blijven verstrekt worden door mijn Ministerie. Ook na de gedeeltelijke decentralisatie van de BDU naar de provincies blijft de verantwoording over de besteding van de middelen op deze wijze plaatsvinden.

260

**Vraag:**

Hoe wordt de systeemverantwoordelijkheid van de Minister ingevuld met de afschaffing van de plusregio's? Wordt er in dit kader op bepaalde prestaties, afspraken en of effecten gestuurd?

**Antwoord:**

De verkeer- en vervoertaken en BDU-middelen van de plusregio's (Twente, Eindhoven, Utrecht en Arnhem-Nijmegen) gaan, met de gedeeltelijke decentralisatie van de BDU, over naar de provincies. De verkeer- en vervoertaken en middelen van de plusregio's Haaglanden, Rotterdam en Amsterdam worden ondergebracht bij twee vervoerregio's, die de betrokken decentrale overheden daartoe inrichten. Deze wijziging resulteert niet in een verandering van mijn systeemverantwoordelijkheid. Bij afwegingen die de provincies en vervoerregio's maken met betrekking tot hun verkeer- en vervoertaken is het Rijk niet betrokken. Dit laat onverlet dat het de gezamenlijke ambitie van Rijk, provincies en vervoerregio's is een goed systeem van openbaar vervoer te realiseren. Daarover wordt met hen aan de landsdelige en landelijke OV en Spoorafels gesproken. Aan die overlegtafels spreken we als ketenpartners niet alleen over de concrete vertaling van onze ambities naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen, maar ook over de uitvoering van deze ambities.

261

**Vraag:**

Kunt u de financiële middelen in artikel 97.01.01 ten behoeve van de genoemde opdrachten uitsplitsen en daarbij ook aangeven wat incidenteel van aard is en wat structureel?

**Antwoord:**

Voor opdrachten wordt op artikel 97.01.01 in 2015 ruim € 23 mln uitgetrokken. Dit bedrag loopt af tot 22 mln in 2019.

Voor het Regeringsvliegtuig wordt structureel € 6,6 mln uitgetrokken.

Voor de onderzoeken van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt in 2015 circa € 4,3 mln voor begroot. Voor de komende jaren wordt tussen de € 3 mln en de € 6 mln aan uitgaven begroot. Dit ritme is met name afhankelijk van het ritme van de bijdrage van derden.

Voor het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) begroot lenM structureel circa € 3 mln.

Voor de projecten zoals Van A naar Beter, allerlei onderzoeken en beleidscommunicatie wordt structureel circa € 10 mln begroot.

262

**Vraag:**

Wat zijn de te verwachten ontvangsten voor het regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het Planbureau voor de Leefomgeving?

**Antwoord:**

De te verwachten ontvangsten voor het regeringsvliegtuig in 2015 zijn € 701.000 en de te verwachten ontvangsten voor onderzoeken PBL in 2015 zijn € 1,5 mln.

263

**Vraag:**

Waarom zijn de materiële uitgaven over 2015 lager dan over 2014 en over 2016?

**Antwoord:**

De verlaging in 2015 is het gevolg van de invulling taakstelling Rutte I. De verhoging in 2016 is, zoals in de toelichting op pagina 144 is beschreven, het gevolg van een hogere eenmalige bijdrage van het Ministerie van Financiën aan het Ministerie van IenM voor verhuiskosten, als gevolg van gemaakte afspraken in het kader van het Masterplan kantoorhuisvesting Den Haag (verwerkt in Voorjaarsnota 2012).

264

**Vraag:**

Kunt u toelichten hoe het kan dat Rijkswaterstaat (RWS) in 2014 verlies lijkt te gaan draaien terwijl het ruim 20 mln. euro meer externe inkomsten krijgt dan in 2013?

**Antwoord:**

De opbrengsten derden bestaan hoofdzakelijk uit bijdragen voor de onderhoudswerkzaamheden. Tegenover deze opbrengsten staan onderhoudskosten. Hierdoor hebben deze extra opbrengsten een beperkt effect op de hoogte van het resultaat.

Het negatieve resultaat van 2014 wordt met name veroorzaakt, doordat de maatregelen die benodigd zijn om te voldoen aan de taakstelling nog niet de bezuinigingen opleveren in het tempo dat noodzakelijk is om de taakstelling voor 2014 in te vullen. (zie ook vraag 265)

265

**Vraag:**

Hoe verhoudt het negatieve resultaat van RWS in 2013 en mogelijk ook in 2014 zich tot de taakstelling die er opgelegd is? Welke risico's zijn er dat in 2015 weer een negatief resultaat behaald wordt?

**Antwoord:**

Het negatieve resultaat van 2013 is het gevolg van de vorming van een reorganisatievoorziening voor de organisatieverandering, die nodig is om aan de taakstelling te kunnen voldoen.

In 2014 leveren de maatregelen die benodigd zijn om te voldoen aan de taakstelling (zie pagina 151 van begroting HXII), nog niet de bezuinigingen op in het tempo dat noodzakelijk is om de taakstelling voor 2014 in te vullen. Daarnaast sluit de lagere personele bezetting nog niet geheel aan bij de hoge productieopgave, waardoor in 2014 extra inhuur noodzakelijk was.

Voor 2015 wordt weer gestreefd naar een evenwicht tussen baten en lasten. Eventuele tegenvallers kunnen worden opgevangen binnen het Eigen Vermogen.

266

**Vraag:**

Voldoet de externe inhuur aan de norm zoals deze is gesteld door het Ministerie van Binnenlandse Zaken? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De externe inhuur van Rijkswaterstaat is hoger dan de norm zoals gesteld door het Ministerie van BZK. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- Rijkswaterstaat is een vraaggestuurde dienst, waarbij vaak specifieke en specialistische kennis nodig is. Politieke en beleidsmatige keuzes hebben ertoe geleid dat RWS zich richt op een kernformatie met een flexibele schil van inhuur. Deze constructie is geschikt voor een situatie waarin de vraag zowel in aard van de kennis als de omvang fluctueert.

- Rijkswaterstaat kent de afgelopen jaren daarnaast een hoge productieopgave. Om deze aanlegprojecten te realiseren is het noodzakelijk gebleken in te huren boven op het eigen personeel dat op deze projecten wordt ingezet.
  - Meer dan de helft van de inhuur van Rijkswaterstaat bestaat uit inhuur ten behoeve van de productieopgave, waarvan in het verleden besloten is dat RWS deze taken aan de markt over laat en niet (meer) zelf uitvoert.
  - Daarnaast vraagt de uitvoering van de productieopgave regelmatig om tijdelijke en /of specifieke, specialistische kennis/inzet, waarvan het niet doelmatig zou zijn deze in de eigen organisatie te hebben.
- Sturen op verlaging van de inhuur, op zowel de kerntaken als de niet-kerntaken, is een continu aandachtspunt. Dit dient zorgvuldig te gebeuren omdat de productie wel moet doorgaan.

267

**Vraag:**

Waarom wordt er in 2014 naar verwachting 12 mln. euro aan extra incidentele inhuur uitgegeven? Waaruit bestaat de genoemde hoge productieopgave? Wat wordt hiervoor in 2015 aan extra middelen gereserveerd?

**Antwoord:**

De hier bedoelde hoge productieopgave bestaat uit aanleg- en onderhoudsprojecten zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds. De personele bezetting van Rijkswaterstaat is de afgelopen jaren gedaald, terwijl de vraagkant niet in gelijke mate is afgenomen. Dit veroorzaakt op korte termijn een frictie die moet worden opgevangen door extra personeel in te huren om de aanleg- en onderhoudsportefeuille in uitvoering te kunnen nemen. Voor 2015 zijn er geen extra middelen voor inhuur gereserveerd.

268

**Vraag:**

Waarom stijgen de materiële kosten met ongeveer hetzelfde bedrag als de personele kosten dalen. Heeft dit misschien te maken met de voorgenomen samenwerking tussen RIVM en KNMI op ICT-gebied?

**Antwoord:**

Als gevolg van de voorgenomen samenwerking tussen het RIVM en het KNMI op ICT gebied (SSC Campus) dalen de personele kosten per 1 januari 2015 door overgang van circa 25 fte vanuit het KNMI naar het RIVM. De materiële kosten stijgen echter met ongeveer hetzelfde bedrag vanwege de kosten van de dienstverlening van SSC Campus aan het KNMI.

269

**Vraag:**

Waarom wordt voor de bijdrage voor de veiligheid van de luchthaven Bonaire van allerlei posten een beetje afgehaald, (212.000 euro bij Waterkwantiteit, 134.000 euro bij waterkwaliteit, 5,8 mln. euro bij Luchtvaart, 76.000 euro bij Havens, 198.000 euro bij Klimaat?

**Antwoord:**

Om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen zijn er masterplannen ontwikkeld die momenteel in uitvoering worden gebracht. Uit de nieuwe raming blijkt dat er € 6 mln meer benodigd is dan het beschikbaar gestelde budget vanwege meerkosten voor onder andere verkeerstoren Bonaire, baanverlichting Saba, fundering Sint Eustatius en vanwege actualisatie prijspeil.

De meerkosten, die leiden tot een verhoging van artikel 17 met € 5,8 mln., zijn ingepast op verschillende onderdelen binnen de totale begroting van I&M die nog niet juridisch verplicht waren.

270

**Vraag:**

Waarvoor waren de bedragen die bij verschillende posten worden weggehaald ten behoeve van de luchthaven op Bonaire oorspronkelijk begroot? Kunt u dit per beleidsonderdeel specificeren naar concrete doelstellingen?

**Antwoord:**

Voor het DG Ruimte Water wordt het ingepast binnen het juridisch nog niet verplichte deel van de DGRW-artikelen waterkwantiteit (art. 11), waterkwaliteit (art. 12) en ruimtelijke ontwikkeling (art. 13).

Voor het DG Bereikbaarheid wordt het ingepast binnen het juridisch nog niet verplichte deel van de DGB-artikelen wegen en verkeersveiligheid (art. 14), OV-keten (art. 15), spoor (art. 16), luchtvaart (art. 17) en scheepvaart en havens (art. 18).

Voor het DG Milieu en Internationaal wordt het ingepast binnen het juridisch nog niet verplichte deel van de DGMI-artikelen algemeen milieubeleid (art. 19), verkeersemisatie (art. 20), duurzaam instrumentarium (art. 21) en veiligheid (art. 22)

271

**Vraag:**

Kunt u aangeven of de luchthaven op Bonaire een luchthaven van nationale betekenis is? Hoe verhouden de aan Bonaire verstrekte gelden zich tot uitgaven aan soortgelijke luchthavens in het Europese deel van het Koninkrijk? Kunt u voorts aangeven of de aanbesteding openbaar of ondershands heeft plaatsgevonden? En wat is de verwachte werkgelegenheid die met het project gemoeid is?

**Antwoord:**

Op de luchthaven van Bonaire is de Luchtvaartwet BES van toepassing. Deze maakt, anders dan de Wet Luchtvaart, geen onderscheid in luchthavens van nationale betekenis en luchthavens van regionale betekenis.

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt.

Er zijn echter specifieke omstandigheden denkbaar waarbij door het Rijk, steeds eenmalig en onderbouwd, van deze lijn kan worden afgeweken. In december 2013 heb ik uw Kamer een overzicht gestuurd van alle rijksbijdragen die aan de verschillende luchthavens in Nederland en Caribisch Nederland zijn verstrekt (Kamerstuk 31 936, nr. 167). Voor Bonaire is een investeringsbijdrage gegeven voor de uitvoering van het masterplan gericht op het wegwerken van de bestaande tekortkomingen ten aanzien de minimale internationale regels voor de vliegveiligheid van de International Civil Aviation Organization (ICAO).

Er heeft een openbare aanbesteding plaatsgevonden volgens de Nederlandse aanbestedingswet.

De verwachte werkgelegenheid is niet bekend. Uitgangspunt voor de investering was het veilig bereikbaar houden van Bonaire. Er zijn op dit vlak geen nadere eisen gesteld aan de opdrachtnemer.

272

**Vraag:**

In hoeverre zijn de mutaties inzake Prioritering Milieu thema's het gevolg van de brief Modernisering Milieubeleid?

**Antwoord:**

Met de brief Modernisering Milieubeleid is gemarkeerd hoe het beleid over de volle breedte bij de tijd gebracht moet worden qua werkwijze en aanpak. Er is intussen scherp gekozen waar het beleid en de bijbehorende regelgeving zich op richt om daarmee een zo gericht mogelijke bijdrage te leveren aan gezond en duurzaam land. Het gedachtegoed van de brief wordt onder andere daarmee doorvertaald. Bij de modernisering hoort ook een nieuwe inhoudelijke focus (gezondheid en veiligheid) wat betreft het leefomgevingsbeleid. Die focus staat aan de basis van een van de beleidsprioriteiten: slimme en gezonde steden.

273

**Vraag:**

Aan welke onderdelen of programma's van Externe Veiligheid zal minder geld worden uitgegeven, gezien het feit dat uit het verdiepingshoofdstuk blijkt dat geld van het artikel Externe Veiligheid overgeheveld wordt naar de artikelen Klimaat en Duurzaamheid?

**Antwoord:**

Op artikel 22 Veiligheid en Risico zijn binnen het juridisch nog niet verplichte deel overige opdrachten externe veiligheid de budgetten verlaagd ten behoeve van de genoemde beleidsintensivering op het gebied van klimaat en duurzaamheid.

274

**Vraag:**

Waarom zijn voor uitvoering van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) aanvullende middelen voor ICT-systemen benodigd?

**Antwoord:**

De ILT koopt voor de EVOA vergunningverlening ICT-diensten in bij een andere overheidsdienst. Deze verhoogt de tarieven voor zijn diensten in stappen naar marktconforme tarieven.

275

**Vraag:**

Op welke wijze wordt omgegaan met het stortverbod voor hechtgeboren asbestcementproducten zolang de fabriek voor thermische verwerking nog niet is gebouwd? Kunt u bij uw antwoord ook de motie-Poppe (Kamerstuk 30 872, nr. 30) betrekken?

**Antwoord:**

Motie 30 872, nr. 30 vraagt om aanpassing van de minimumstandaard in het LAP. In kamerstuk 30 872, nr. 40 is al aangegeven dat aanpassing van de minimumstandaard niet verantwoord is zolang storten nog onmisbaar is voor deze afvalstroom.

Sinds de motie Poppe is de situatie zodanig veranderd dat er inmiddels initiatieven in de markt in voorbereiding zijn voor thermische verwerking als alternatief voor storten. Deze ontwikkeling juich ik toe. Er is contact met de initiatiefnemers over de criteria van het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) en over de vraag of/wanneer zij daaraan kunnen voldoen. Tevens is in het Besluit stortverboden al een stortverbod voor bedoelde afvalstroom opgenomen. Dat kan in werking treden wanneer is voldaan aan de criteria van het LAP.

**Vraag:**

Hoe staat het met de ontwikkeling van Samenwerking aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG) II en wanneer komt dit naar de Kamer?

**Antwoord:**

Bij brief van 28 maart 2013 (Kamerstuk 32 252, nr. 52) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van Swung-2. De uitwerking hiervan in regelgeving gebeurt in het kader van de Omgevingswet, c.q. de uitvoeringsregelgeving, mn het Besluit kwaliteit van de leefomgeving (BKL). Daarbij wordt ook nauwkeurig bezien in hoeverre nog aanpassing of aanvulling van de wettekst zelf noodzakelijk is. In december zal de kamer nader worden geïnformeerd over voortgang van deze uitvoeringsregelgeving, waarbij ook antwoord op deze vraag zal worden gegeven. Deze ontwerpAMvB's, waaronder het BKL, zullen in het kader van de voorhangprocedure aan de kamer worden voorgelegd. De AMvB's zullen gelijktijdig met de Omgevingswet in 2018 in werking treden.