

Vergaderjaar 2016–2017

**34 725 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016**

**Nr. 6**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 6 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het jaarverslag van 17 mei 2017 inzake het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016 (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu hebben deze vragen beantwoord bij brief van 2 juni 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,  
Tjink

1

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom er in het Jaarverslag niet voor gekozen is om te werken met indicatoren en meetwaarden? Deelt u de mening dat voor de transparantie en de controlefunctie van de Kamer het gebruik van duidelijke indicatoren, streefwaarden en meetwaarden van meerwaarde zou kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Het jaarverslag is het spiegelbeeld van de begroting en wordt opgesteld overeenkomstig de afspraken tussen bewindspersoon en Kamer en overeenkomstig de voorschriften die de Minister van Financiën daartoe opgesteld heeft. Voorgeschreven is dat indicatoren en kengetallen worden opgenomen in de begroting en worden voorzien van een concrete streefwaarde wanneer sprake is van een zogenaamde «uitvoerende rol» of als er in de rol van financieren of stimuleren sprake is van prestatieovereenkomsten waar financiële consequenties aan worden verbonden. Waar de meetwaarden van indicatoren en kengetallen ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet beschikbaar waren is aangegeven wanneer deze wel beschikbaar komen.

2

**Vraag:**

Wat is momenteel de stand van zaken ten aanzien van het Tracébesluit van de A12/A15 bij Zevenaar (ViA15), dat wordt vastgesteld nadat de provincie Gelderland de ontwerp provinciale inpassingsplannen ten behoeve van maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld?

**Antwoord:**

Eind februari heb ik het Tracébesluit voor de doortrekking van de A15 en verbreding A12 (ViA15) vastgesteld, nadat de provincie Gelderland in het najaar van 2016 de ontwerp provinciale inpassingsplannen heeft opgesteld. Tot eind april kon beroep worden aangetekend tegen het besluit. Het is nu aan de Raad van State de binnengekomen beroepschriften te beoordelen.

3

**Vraag:**

Kan een nadere toelichting worden gegeven voor het feit dat door een juridisch geschil over de aanbesteding van ingenieursdiensten bij de planuitwerking een vertraging is opgetreden bij het vaststellen van het ontwerp tracébesluit A1 Apeldoorn – Azelo (die inmiddels weer deels is ingelopen)?

**Antwoord:**

Na bekend worden van de voorlopig gunning aan één inschrijver voor de aanbesteding van de opdracht ingenieursdiensten planstudie en voorbereiding realisatie fase I van het project A1 Apeldoorn Azelo is er door een andere inschrijver een kortgeding aangespannen. Als gevolg van dit kortgeding, met aansluitend een hoger beroep, is er vertraging opgetreden en is de opdracht later gegund. Daardoor is er een vertraging opgetreden van een half jaar in het opstellen van het ontwerp tracébesluit A1 Apeldoorn–Azelo.

Het kort geding was gericht tegen het feit dat betreffende inschrijver was uitgesloten, nadat hij naar oordeel van de aanbesteder, een onvolledige inschrijving had gedaan (digitale inschrijving niet ontvangen, wel analoog). Nadat betreffende inschrijver in het gelijk is gesteld door de rechter (ook in hoger beroep) is zijn inschrijving alsnog beoordeeld en is de opdracht verstrekt aan de inschrijver die aanvankelijk was uitgesloten,

nadat deze alsnog de economisch meest voordelige inschrijving had gedaan.

4

**Vraag:**

Wanneer kan de Kamer de resultaten verwachten van de twee brede MIRT-onderzoeken naar de goederenvervoercorridors Oost en Zuid, die begin 2017 worden afgerond?

**Antwoord:**

- Ik heb inmiddels samen met de overige corridorpartijen de onderzoeksresultaten besproken en deze worden in het eindrapport verwerkt.
- Het rapport ontvangt uw Kamer voor het zomerreces.

5

**Vraag:**

Kan het feit dat het kabinet vanuit het oogpunt van duurzaamheid heeft besloten om duurzame innovaties toe te passen in de infrastructuur nader worden toegelicht? Om welke innovaties gaat het precies?

**Antwoord:**

In de kamerbrief «Energie neutrale netwerken in beheer bij Rijkswaterstaat» d.d. 5 juni 2016 (Kamerstuk 30 196, nr. 459) is de ambitie bekend gemaakt voor de toepassing van duurzame innovaties in de infrastructuur. In deze brief is kenbaar gemaakt dat het streven is de infrastructuur nog slimmer en duurzamer te maken door in te zetten op:

1. Het energieneutraal functioneren van Rijkswaterstaat in 2030. Dit betekent dat Rijkswaterstaat inzet op energiebesparing én op het opwekken van duurzame energie op/door bruggen, sluisen, de (vaar)weg en de directe omgeving van de infrastructuur. De duurzaam opgewekte energie wordt ingezet voor gebruik door het eigen netwerk. Een voorbeeld is de oplevering van energieneutrale tweede sluis bij Eefde, die naar verwachting in 2020 gereed is. Dit wordt bereikt door de combinatie van een zeer energiezuinig nieuw bediengebouw (A+++)<sup>1</sup> en doordat zonnepanelen de energie gaan leveren om de sluis te bedienen. Een ander voorbeeld is het initiatief van Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam voor grootschalige opwekking van zonne-energie in de Slufter, het depot voor verontreinigde baggerspecie op de Maasvlakte. Rijkswaterstaat ontwikkelt hier samen met marktpartijen zonne-energiesystemen die kunnen worden toegepast op water.
2. Het sturen op verbeterde milieuprestaties en duurzame innovaties van gecontracteerde marktpartijen die werk uitvoeren aan de infrastructuur. Een voorbeeld is de aanbesteding van de verbreding van A6 tussen Almere Havendreef en Almere Buiten-Oost wordt verbreed naar 4 x 2 rijstroken met hoofd- en parallelbanen. Met behulp van de aanbestedingsmethode Economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) heeft RWS een zo laag mogelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot van het project gestimuleerd. Waar marktpartijen eerder op Rijkswaterstaatprojecten inschreven tot 25% onder de referentiewaarde van de milieu kosten indicator (MKI), wordt er nu een tot 50% lagere MKI-waarde aangeboden. Dit betekent minder milieubelasting en een substantiële reductie van CO<sub>2</sub> en primaire grondstoffen. Daarnaast wordt deze weg energieneutraal door de aanleg van een groot zonnepanelenveld in het knooppunt Almere. De werkzaamheden aan de A6 starten begin 2017.
3. Het bijdragen van Rijkswaterstaat aan het verlagen van het energiegebruik van gebruikers van de netwerken, bijvoorbeeld door ruimte te geven langs het rijks(vaar)wegennet aan faciliteiten die passen bij

nieuwe modaliteiten, zoals elektrische laadpalen en waterstofauto's. Een ander voorbeeld is het onderzoek van Rijkswaterstaat naar energieopwekkende wegen. Het gaat daarbij om het opladen van elektrische voertuigen via inductie, terwijl ze stilstaan of over de weg rijden.

6

**Vraag:**

Hoeveel verdere CO<sub>2</sub>-reductie, toename van hernieuwbare energie en energiebesparing zijn nodig om onder de 1,5°C-temperatuurstijging te blijven?

**Antwoord:**

Uit het PBL-rapport «Wat betekent het Parijsakkoord voor het Nederlandse lange termijn klimaatbeleid» komt naar voren dat het halen van de klimaatdoelen uit Parijs betekent dat de wereldwijde maximale cumulatieve emissie van CO<sub>2</sub> maximaal 250 tot 400 Gigaton voor 1,5 graad bedraagt en 600 tot 1.200 Gigaton voor 2 graden. Dit betekent dat wereldwijd stringent klimaatbeleid nodig is om hieraan te voldoen. In ieder geval zal veel meer hernieuwbare energie nodig zijn, het tempo van energiebesparing moet omhoog en wereldwijd zijn ook andere vormen van decarbonisatie van de economie nodig. De mate waarin maatregelen nodig zijn, hangt ook af van de vraag of en in welke mate netto negatieve emissies, zoals het vastleggen van CO<sub>2</sub> uit biomassa via CCS of het direct onttrekken van CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer, worden gerealiseerd. Het IPCC zal in 2018 met een rapport komen op welke wijze de 1,5 graad gerealiseerd kan worden, waarna dit als basis dient voor verdere stappen die in het kader van het klimaatakkoord kunnen worden besproken

7

**Vraag:**

Is er al zicht op hoe en per wanneer Nederland de verplichting van een vijfjaarlijkse rapportage, onderdeel van het Klimaatakkoord, gaat inrichten en hoe deze rapportageplicht verdeeld gaat worden over de bestuurslagen?

**Antwoord:**

Op dit moment zijn er al afspraken op VN-niveau over klimaatrapportages. In het kader van de onderhandelingen over de verdere uitwerking van de Overeenkomst van Parijs zal onder andere worden bekeken welke aanpassingen nodig zijn om de bestaande rapportagecyclus goed aan te laten sluiten op de 5-jaarlijkse ambitiecyclus zoals die in de Overeenkomst van Parijs is vastgelegd. Hoe dit gebeurt zal op zijn vroegst eind 2018 bekend zijn. Een ingangsdatum voor de rapportages onder de Overeenkomst van Parijs is nog niet bekend.

8

**Vraag:**

Op basis van welke criteria bepaalt de Nederlandse regering of Nederland een eerlijk aandeel neemt in de emissiereducties die nodig zijn om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen via het «effort sharing»-principe?

**Antwoord:**

Bij haar voorstel voor de verdeling van de EU opgave voor de niet-emissiehandelsectoren (Effort sharing regulation) heeft de Europese Commissie zich gebaseerd op de afspraken die regeringsleiders hebben gemaakt in oktober 2014 (Europese Raadsconclusies 24 oktober 2014, EUCO 169/14). Daarbij is afgesproken dat de verdeling in eerste instantie gebaseerd zou worden op het welvaartsniveau in de lidstaten (BNP/capita), maar dat voor de rijkere

EU lidstaten een correctie zou plaatsvinden op basis van kosteneffectiviteit en dat alle nationale doelen binnen de bandbreedte van 0–40% reductie moeten uitkomen. Om het EU doel voor 2030 van tenminste 40% reductie t.o.v. 1990 te realiseren, zouden de EU landen collectief in de niet-emissiehandelsectoren een reductie van 30% t.o.v. 2005 moeten realiseren. Op basis van welvaart zou Nederland een nationaal doel hebben van 39% reductie, maar met het oog op kosteneffectiviteit stelt de Commissie voor om dit te verlagen naar 36%. Hiermee is het Kabinet van mening dat de Europese Commissie een adequate invulling geeft aan de afspraken zoals die in de Europese Raad zijn gemaakt. ECN en PBL hebben de kosten van de niet-ETS-opgave voor Nederland doorgerekend. Op basis van dit onderzoek is het kabinet van mening dat de kosten voor de Nederlandse samenleving van het niet-ETS-voorstel van de Europese Commissie acceptabel zijn.

9

**Vraag:**

Welke rol spelen historische emissies bij het bepalen van de Nederlandse inzet voor het Klimaatakkoord?

**Antwoord:**

Dat ontwikkelde landen, waaronder Nederland, historisch gezien een grotere bijdrage hebben geleverd aan de cumulatie van broeikasgassen in de atmosfeer dan de meeste ontwikkelingslanden is een gegeven waar in het raamwerkverdrag voor klimaatverandering, het Kyoto Protocol en de Overeenkomst van Parijs, in voorzien is door de zwaarste lasten van uitvoering van deze verdragen bij de ontwikkelde landen te leggen. De Overeenkomst van Parijs houdt daarbij rekening met de groeiende (historische) emissies van ontwikkelingslanden die recent een snel industrialiseringsproces hebben doorgemaakt, door ook van deze landen een significante bijdrage te vragen. Dit is conform de Nederlandse inzet.

10

**Vraag:**

Hoe groot is het CO<sub>2</sub>-budget dat op dit moment voor Nederland wordt gerekend (volgens de CO<sub>2</sub>-budgetbenadering is het wereldwijde nog uit te stoten tonnage CO<sub>2</sub>-equivalenten 400 gigaton om onder de 1,5° temperatuurstijging te blijven en het jaarlijkse tonnage 40 gigaton)?

**Antwoord:**

Er is geen specifiek CO<sub>2</sub>-budget voor Nederland. Het IPCC is verzocht zich te buigen over de effecten van het streven naar 1,5 graad Celsius opwarming en de daaraan gerelateerde mondiale emissiepaden en hierover in 2018 een rapport uit te brengen. De uitkomst van deze analyse zal dienen als input voor de «faciliterende dialoog» die datzelfde jaar zal plaatsvinden tussen partijen (waaronder de EU) over de klimaatbijdragen, waarmee dit ook een moment is om naar de eigen inzet van de EU te kijken.

11

**Vraag:**

Wat is de totale Nederlandse CO<sub>2</sub>-reductie de afgelopen tien jaar geweest in de ETS (emissiehandelsysteem)- en non-ETS-sectoren? Hoe verhoudt zich deze tot de reductie in andere EU-lidstaten?

**Antwoord:**

De uitstoot van de ETS-sectoren in Nederland is gestegen van 80 Mton in 2005 naar 94 Mton in 2015. De uitstoot van de niet-ETS-sectoren is in dezelfde periode gedaald van 134 naar 101 Mton. In de meeste andere EU-lidstaten is de uitstoot in ETS-sectoren relatief meer gedaald dan in

Nederland. Dit hangt o.a. samen met het feit dat de Nederlandse industrie en energieproductie relatief efficiënt zijn en het ETS ervoor zorgt dat reducties in de EU daar gerealiseerd worden waar deze het meest kosteneffectief zijn. Voor de niet-ETS-sectoren is de uitstoot in Nederland relatief meer gedaald dan in andere EU-lidstaten. De totale uitstoot van broeikasgassen (in Mton CO<sub>2</sub>-eq) is in de periode 2005 t/m 2014 gedaald van 214,4 Mton naar 195,2 Mton.

12

**Vraag:**

Klopt het dat met de huidige doelen voor Nederland het er de facto op neer komt dat een rijk land zoals Nederland in de toekomst per hoofd van de bevolking steeds meer broeikasgassen mag uitstoten in vergelijking met armere landen die in het verleden minder hebben uitgestoten en dus minder aan het ontstaan van klimaatverandering hebben bijgedragen?

**Antwoord:**

Nee, zowel binnen de EU als mondiaal is de verwachting dat de uitstoot per hoofd van de bevolking gaat dalen en uiteindelijk gaat convergeren. Dat houdt in de praktijk in dat Nederland per hoofd van de bevolking juist sterker zal moeten reduceren dan armere landen. Dit wordt ook weer spiegeld in de afspraken die de Europese Raad in oktober 2014 maakte over de verdeling van de 2030-opgave voor de niet-emissiehandelsectoren over de lidstaten (EUCO 169/14).

13

**Vraag:**

Hoe ziet de opsomming van overheidsmaatregelen er op dit moment uit, uitgaande van een beperking van de temperatuurstijging van 2,0° en hoe ziet deze eruit, uitgaande van een beperking van de stijging van 1,5°?

**Antwoord:**

In het Klimaatakkoord van Parijs is in 2015 afgesproken de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder twee graden Celsius, met het streven deze tot anderhalve graad te beperken. Dit streven betekent waarschijnlijk dat de navenante ambitie ten aanzien van CO<sub>2</sub>-reductie voor de Europese Unie zich aan de bovenkant van de huidige Europese ambitie van 80 tot 95% CO<sub>2</sub>-reductie in 2050 zal bevinden.

In het kader van de uitwerking van de Energieagenda wordt momenteel gewerkt aan de uitwerking van transitiepaden voor de volgende functionaliteiten: 1. Kracht en Licht (elektriciteit), 2. Hoge temperatuurwarmte (intensieve industrie), 3. Lage temperatuurwarmte (gebouwde omgeving), 4. Mobiliteit en 5. Voedsel en Natuur (landbouwsector). Voor elk transitiepad wordt bekeken: (i) wat het meest kosteneffectieve pad is naar een reductie van 80 en 95% in 2050, en (ii) wat dit betekent voor het na te streven doel en de te nemen maatregelen richting 2030. Er zal overigens niet alleen per functionaliteit naar het meest kosteneffectieve transitiepad gekeken worden, er zal ook een afweging tussen de functionaliteiten plaatsvinden.

Een eerste versie van de uitgewerkte transitiepaden, en de daarbij behorende maatregelen, zal naar verwachting in het 4e kwartaal van 2017 gereed zijn. Deze paden zullen ook als input dienen voor het Integrale Energie- en Klimaatplan (INEK), dat elke EU-lidstaat moet opstellen. Dit plan moet maatregelen bevatten die leiden tot de Europese energie- en klimaatdoelen die voor 2030 zijn afgesproken. Een concept-INEK moet op 1 januari 2018 zijn ingediend, het definitieve plan moet 1 januari 2019 gereed zijn.

14

**Vraag:**

Wat zijn de gevolgen (in tijd, geld en maatregelen) indien de ambitie zoals voorgesteld door het PBL (in nationale kosten energietransitie 2030) wordt bijgesteld van 2,0° naar een beperkte stijging van 1,5°?

**Antwoord:**

Er wordt op wereldwijd, Europees en nationaal niveau hard gewerkt om de uitdagingen en gevolgen van de klimaatambities van Parijs in kaart te brengen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 13 wordt momenteel in Nederland gewerkt aan transitiepaden richting een 80 tot 95% CO<sub>2</sub>-reductie in 2050. Daarnaast is het IPCC in het besluit bij het Parijs Akkoord verzocht zich te buigen over de effecten van 1,5 graad opwarming en de daaraan gerelateerde mondiale emissiepaden, en hierover in 2018 een rapport uit te brengen

15

**Vraag:**

Worden de recent uitgekomen rapporten van de Britse organisatie Sandbag en Danisch Council on Climate Change (waarin de afwezigheid van het zogeheten waterbedeffect onder het ETS geadresseerd wordt en waarin wordt geconcludeerd dat het vertraagde waterbedeffect geen enkele rol zou mogen spelen bij het bepalen van nationale maatregelen om emissies te reduceren) meegenomen in het Nederlandse beleid?

**Antwoord:**

Er kan sprake zijn van een (vertraagd) waterbedeffect. Door het waterbedeffect leidt emissiereductie binnen de landsgrenzen niet vanzelfsprekend tot emissiereductie op Europees niveau. Hierdoor kan het effect van nationale maatregelen in de ETS-sectoren ongedaan worden gemaakt. In hoeverre dit waterbedeffect een rol speelt bij het bepalen van het nationale beleid om emissies te reduceren, hangt af van het type maatregelen en de vormgeving van het toekomstige ETS. In de Energie-agenda heeft het kabinet aangegeven dat het aanvullend beleid zich met name moet richten om het voorkomen van schokeffecten en het benutten van economische kansen, met oog op een geleidelijke transitie. De Nederlandse inzet in de onderhandelingen over de herziening van het ETS sluiten goed aan bij de conclusies uit de recent uitgekomen rapporten van de Britse organisatie Sandbag en Danisch Council on Climate Change. In de rapporten wordt geconstateerd dat overlappend beleid heeft bijgedragen aan het overschot aan emissierechten en het belang van een sterke marktstabiliteitsreserve (MSR) voor het tegengaan van het waterbedeffect.

Momenteel wordt onderhandeld met Europees Parlement en Europese Commissie over het aanscherpen van de MSR. Het gaat daarbij om de omvang van het surplus dat in het MSR moet komen, de snelheid waarmee dit gebeurt, en de houdbaarheid van rechten in het MSR.

16

**Vraag:**

Klopt het dat ETS-rechten die bijvoorbeeld zouden vrijkomen als gevolg van de sluiting van de Nederlandse kolencentrales pas rond 2080–2090 weer op de markt komen?

**Antwoord:**

De termijn waarop rechten die vrijkomen als gevolg van nationale maatregelen in de ETS-sectoren op de markt komen, hangt af van diverse factoren, op de eerste plaats de werking van het marktstabiliteitsreserve (MSR) van het ETS. Momenteel wordt nog onderhandeld over de omvang van het surplus dat in het MSR moet komen, de snelheid waarmee dit

gebeurt, en de houdbaarheid van rechten in het MSR. Afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen zullen zeer waarschijnlijk in de periode tot 2030 rechten aan de MSR worden toegevoegd, die in de periode na 2030 vervolgens weer op de markt kunnen worden gebracht, indien de marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Ditzelfde zou gelden voor een deel van de rechten die niet gekocht zouden worden door Nederlandse kolencentrales of door andere centrales, bij sluiting van de Nederlandse kolencentrales.

17

**Vraag:**

Klopt het dat er bij ETS-rechten een zeer lange vertraging van meerdere decennia zit tussen het vrijkomen van ETS-rechten als gevolg van nationale maatregelen en het moment dat deze rechten gebruikt zouden kunnen worden voor emissies in de ETS-sector elders?

**Antwoord:**

De termijn waarop rechten die vrijkomen als gevolg van nationale maatregelen in de ETS-sectoren op de markt komen, hangt af van diverse factoren, op de eerste plaats de werking van het marktstabiliteitsreserve (MSR) van het ETS. Momenteel wordt nog onderhandeld over de omvang van het surplus dat in het MSR moet komen, de snelheid waarmee dit gebeurt, en de houdbaarheid van rechten in het MSR. Afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen zullen zeer waarschijnlijk in de periode tot 2030 rechten aan de MSR worden toegevoegd, die in de periode na 2030 vervolgens weer op de markt kunnen worden gebracht, indien de marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Ditzelfde zou gelden voor een deel van de rechten die niet gekocht zouden worden door Nederlandse kolencentrales of door andere centrales, bij sluiting van de Nederlandse kolencentrales.

18

**Vraag:**

Hoeveel geld is er tot op heden totaal onder de noemer van het (verlengde) Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestoken in welke projecten/maatregelen, ten faveure van welke overheden? Kan dit uitgesplitst en schematisch onder elkaar worden gezet?

**Antwoord:**

Voor uitvoering van het NSL is via Hoofdstuk 12 in totaal 340 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is in vier tranches door het Rijk in totaal € 319.614.780 aan subsidie toegekend aan de acht deelnemende provincies voor het nemen van luchtkwaliteitsmaatregelen. Dit bedrag is als volgt verdeeld:

Overijssel € 1.181.599

Gelderland € 15.698.008

Flevoland € 1.275.267

Utrecht € 68.057.133

Noord-Holland € 56.545.437

Zuid-Holland € 134.585.801

Noord-Brabant € 33.672.704

Limburg € 8.598.831

De provincies hebben ongeveer 95% hiervan doorgeleid naar lokale overheden. De lokale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de keuze van de luchtkwaliteitsmaatregelen en de hoeveelheid geld die daarin wordt geïnvesteerd. In overeenstemming met de financiële verantwoordingsystematiek (SiSa) verantwoorden de lokale overheden alleen het totaal van hun bestedingen aan de provincie, niet de besteding per maatregel. Hetzelfde geldt voor de verantwoording van de provincies aan



het Rijk. Daarnaast is in het kader van het NSL-budget een bedrag van 10 mln. aan de stimuleringsregeling voor Euro-6 motoren toegevoegd. Aan proceskosten van het NSL en voor opdrachten voor verkeersemisseries is een bedrag van 10 mln. besteed.

19

**Vraag:**

In hoeverre volgen de resultaten van het NSL, namelijk dat sinds de start van het NSL op 1 augustus 2009 de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd en het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen is gedaald, uit de beleidsinzet (het NSL)? Kan dit met bewijzen worden toegelicht? En in hoeverre volgen deze resultaten uit bronbeleid?

**Antwoord:**

De resultaten van het NSL zijn het opgetelde effect van bronbeleid, locatie specifieke maatregelen en autonome ontwikkelingen, zoals economische groei en de wijziging van emissies als gevolg daarvan. Het RIVM heeft prognoses gemaakt van deze verschillende effecten om het NSL door te rekenen. De samenstelling in het NSL van bronmaatregelen, locatie specifieke maatregelen en projecten, zoals wegen en bedrijventerreinen, is zo gedaan dat de doelen, goede luchtkwaliteit en ruimte voor projecten, gehaald kunnen worden. In de jaarlijkse NSL-monitoring volgt het RIVM of dit ook daadwerkelijk gebeurt. De monitoring richt zich op de luchtkwaliteit, dus het totale effect, en volgt daarnaast de voortgang van maatregelen en projecten.

20

**Vraag:**

Hoe worden de effecten van de intensivering van 16 miljoen euro voor Rotterdam en Amsterdam via het Actieplan Luchtkwaliteit gemeten? Kan de Kamer hierover worden geïnformeerd? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Via de NSL-monitoring wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de steden gevolgd. Met de monitoring van het NSL over 2016, welke eind 2017 naar uw kamer wordt gestuurd, zal ik u informeren over de voortgang van de maatregelen die de gemeenten Amsterdam en Rotterdam inzetten in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit.

21

**Vraag:**

Welke daling in overschrijdingen wordt er de komende jaren verwacht als gevolg van bronbeleid?

**Antwoord:**

EU-bronbeleid is de meest (kosten)effectieve maatregel om achtergrondconcentraties te verlagen, en heeft daarmee voor een belangrijk deel bijgedragen aan het terugdringen van het aantal overschrijdingen in Nederland. De resterende NO<sub>2</sub> knelpunten bevinden zich vooral in binnenstedelijk gebied op locaties met een hoge verkeersbijdrage. Uit de NSL monitoringsrapportage 2016 blijkt dat het aantal overschrijdingen in 2015 (99) volgens de prognose verder af zal nemen. Dit komt voor een belangrijk deel door generiek EU-bronbeleid, aangevuld met lokaal bronbeleid (o.a. schone bussen en stimulerings- en sloopregelingen), maar ook door verkeerscirculatieplannen of stimulering van bijvoorbeeld fietsverkeer. Welk deel van de daling in overschrijdingen de komende jaren exact toekomt aan bronbeleid is niet bekend. Wel zal de luchtkwaliteit de komende jaren verder verbeteren als gevolg van het reeds ingezette bronbeleid en de invoering van de Real Driving Emissions

testprocedure die vanaf 1 september 2017 voor nieuwe typen voertuigen en twee jaar later voor alle nieuwe voertuigen geldt. Dit zal naar verwachting resulteren in een verdere afname van het aantal overschrijdingen in Nederland.

22

**Vraag:**

Hoe hebt u afgewogen welke organisaties en burgers zijn betrokken bij de voorbereiding van de Nationale Omgevingsvisie?

**Antwoord:**

Er is gekeken naar de verschillende aspecten van de fysieke leefomgeving. Op basis daarvan is er een breed palet aan organisaties en burgers betrokken, om de verschillende belangen en inzichten mee te nemen in de voorbereiding van de startnota voor de Nationale Omgevingsvisie.

23

**Vraag:**

Welke uitgaven zijn in het kader van de diverse city deals en living labs gedaan en met welke effecten?

**Antwoord:**

Er zijn bij het ministerie IenM geen aparte budgetten voor de uitvoering van Agenda Stad. Uitgaven daarvoor – voor zover die er zijn – worden qua kosten en verwachte opbrengsten afgewogen tegen de kosten en opbrengsten van andere praktijkexperimenten of onderzoeken op het betreffende beleidsdossier. Voor de verschillende city deals is door IenM in 2016 totaal minder dan € 30.000,- uitgegeven (IenM-bijdrage kosten procesbegeleiding). Voor het Living Lab Klimaatadaptatie zijn in 2016 nog geen uitgaven gedaan. De activiteiten in het Living Lab Gezonde verstedelijking worden bekostigd uit de het budget voor het Programma Slimme en Gezonde Stad (€ 100.000,- per jaar in de periode 2016–2018; in totaal dus € 300.000,-). Van dit budget is in 2016 ongeveer € 100.000,- besteed aan ontwerpend onderzoek langs drie inhoudelijke werklijnen en een doorsnijdend thema «uitnodigen tot gezond gedrag». De resultaten van dit onderzoek zijn door de gemeente verwerkt in de omgevingsvisie voor het Beurskwartier. Dit jaar zal € 100.000,- worden besteed aan inhoudelijke projecten die voortvloeien uit deze onderzoeken en aan een kennisonderzoek gericht op gedrag en schone en duurzame mobiliteit. Uitzonderingen daargelaten geldt algemeen dat in 2016 in de city deal trajecten vooral procesresultaten geboekt zijn (afspraken over gezamenlijke activiteiten, uitgevoerde gezamenlijke onderzoeken etc.). In opdracht van het Ministerie van BZK wordt nu een tussentijdse evaluatie van de citydeals uitgevoerd. Daarin wordt uitgebreider ingegaan op de (tussentijdse) resultaten en de meerwaarde van de city dealtrajecten.

24

**Vraag:**

Zou u, gezien het feit dat eind 2016 de activiteiten van Stichting Bodemsanering NS zijn beëindigd in het kader van de Omgevingswet en de Structuurvisie Ondergrond en dat u voor enkele resterende gevallen overeenkomsten heeft gesloten met NS en ProRail, kunnen toelichten wat de status is van deze overige overeenkomsten?

**Antwoord:**

De activiteiten van de Stichting Bodemsanering NS zijn beëindigd op basis van de Vaststellingsovereenkomst tot ontbinding van de Uitvoeringsorganisatie (SBNS) als bedoeld in het Convenant Bodemsanering NS-percelen van 21 december 1995 (het Convenant) en tot beëindiging van het Convenant van maart 2015, ondertekend door de Staat, NS,

ProRail en SBNS. De eigenaren van de percelen waar de bodemsaneringsprojecten nog niet afgerond zijn, nemen deze projecten over. De Staat is verantwoordelijk voor de uitvoering van het geval Amersfoort Vetgas. Voor dit geval wordt in de zomer van 2017 een Uitvoeringsovereenkomst getekend door de betrokken partijen.

25

**Vraag:**

In hoeverre is er nog zicht op welk deel van de uitkeringen uit het Provinciefonds aan infrastructuur wordt besteed, nadat als gevolg van de toekomstige wijziging van de Financiële verhoudingswet de decentralisatie-uitkering verkeer en vervoer geheel in het Provinciefonds wordt versleuteld?

**Antwoord:**

In 2016 heeft de overheveling van de BDU Verkeer en vervoer voor de provincies naar het provinciefonds plaatsgevonden. Uitkeringen uit het provinciefonds – ook decentralisatie-uitkeringen – zijn vrij besteedbaar. De overheveling per 2017 van de decentralisatie-uitkering Verkeer en vervoer naar de algemene uitkering brengt geen wijzigingen aan in de mate van bestedingsvrijheid. Er is dus geen zicht op hoeverre de uitkeringen worden besteed aan infrastructuur. De verantwoording over de bestedingen vindt plaats aan de provinciale staten.

26

**Vraag:**

Wat is de reden voor de compensatie van de kinderopvang aan waterschappen? Op grond van welke wet- en regelgeving is het Rijk hiertoe verplicht en wat is er nog juridisch verplicht?

**Antwoord:**

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk 34 475 XII, nr. 6, blz. 22), mogen lokale overheden sinds 1 januari 2012 op grond van de Uitvoeringsregeling Invorderingswet 1990 bij het bepalen van het netto-bestedbaar inkomen in het kader van de kwijtschelding rekening houden met de netto-kosten van kinderopvang. Ter compensatie van de gederfde inkomsten van de gemeenten en waterschappen heeft het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid € 10 miljoen per jaar beschikbaar gesteld. Het Ministerie van IenM heeft hiervoor een aparte subsidieregeling opgesteld, de Tijdelijke subsidieregeling kwijtschelding door waterschappen van 12 maart 2013. Voor de waterschappen gaat het om € 2 miljoen per jaar tot 1 januari 2018. Dit geld wordt via het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid beschikbaar gesteld aan het Ministerie van IenM die de regeling voor wat betreft de waterschappen uitvoert. Tot op heden hebben zes waterschappen van deze regeling gebruik gemaakt. Aangezien het bedrag door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ter beschikking is gesteld met een specifiek doel wordt jaarlijks het niet gebruikte deel aan het ministerie teruggestort. Op advies van de Rijksauditedienst is in de subsidieregeling opgenomen dat waterschappen in aanmerking komen voor de subsidie mits zij hun kwijtscheldingsbeleid daadwerkelijk hebben verruimd (en zij dit met een besluit kunnen aantonen). Sinds 2014 zijn geen subsidieaanvragen ingediend door waterschappen.

27

**Vraag:**

Welke resultaatafspraken zijn er gemaakt met betrekking tot alle subsidies? In hoeverre is er onderzoek gedaan naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidies?

**Antwoord:**

Afgelopen jaar heb ik een methode voor ex post onderzoek naar doelmatigheid en doeltreffendheid van waterveiligheidsprojecten laten ontwikkelen in afstemming met het Ministerie van Financiën. Dit jaar zal deze methode op een aantal pilots worden toegepast. Indien nodig zal de methode op basis hiervan worden bijgesteld. Met de bijgestelde methode zullen waterveiligheidsprojecten en -subsidies ex post worden geëvalueerd met betrekking tot de doelmatigheid en doeltreffendheid. Daarnaast worden alle overige subsidies op artikel 11 om de vijf jaar geëvalueerd (conform de Algemene Wet Bestuursrecht).

28

**Vraag:**

In hoeverre zijn de bijdragen aan internationale organisaties juridisch verplicht?

**Antwoord:**

Voor de drie riviercommissies Rijn, Maas en Schelde is de samenwerking vastgelegd in een internationaal verdrag voor de betreffende commissie. Hierin zijn ook de jaarlijkse juridische verplichte contributies vastgelegd, volgens een vaste verdeelsleutel tussen de landen. Voor de Eems bestaat geen aparte riviercommissie maar is de samenwerking in een briefwisseling tussen bewindspersonen vastgelegd. Nederland levert een financiële bijdrage aan het coördinatiebureau uit Nedersaksen. Hiervoor geldt in tegenstelling tot de drie riviercommissies geen juridische verplichting.

VN-contributies zijn altijd vrijwillig, maar omdat Nederland zich als partij verbonden heeft aan het behalen van specifieke doelstellingen (van de Sustainable Development Goals) is er vanuit Nederland commitment voor een beperkt aantal contributies waaronder op het gebied van water. Deze zijn vastgelegd in een Memorandum of Understanding of verdrag met organisaties die bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen. Gezien de aard en karakter van de werkzaamheden van deze kennisorganisaties is er een grote mate van afhankelijkheid van deze contributie daar commerciële werkzaamheden niet mogelijk zijn.

29

**Vraag:**

Op welke wijze worden de effecten van experimenten, zoals gedaan in het kader van de uitwerking van de Uitvoering Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door middel van beleidsverkenningen, waarin krimp- en anticepeerregio's zijn ondersteund door middel van het vergaren van kennis en het doen van experimenten, gemonitord en mogelijk ingezet als bruikbare voorbeelden voor anderen?

**Antwoord:**

De genoemde experimenten maken deel uit van het meerjarig lopende kennisprogramma ruimtelijke transformatie in regio's met bevolkingsdaling. Doel van dit kennisprogramma is het stimuleren van netwerkvorming en kennisuitwisseling gericht op ontwikkelperspectieven om deze regio's leefbaar te houden.

In 2016 hebben in vijf regio's zogenaamde Dorpenlabs en Dorpenacademies plaatsgevonden waarin de toekomst van het dorp voorop stond. In werksessies zijn initiatiefnemers van onderop begeleid door ervaringsdeskundigen, vakinhoudelijke experts uit andere regio's en lokale belanghebbenden. Succesfactoren voor nieuwe samenwerkingen tussen initiatiefnemers en overheden zijn openhartig gedeeld. De oogst van deze sessies is tijdens een eindbijeenkomst breed gedeeld en is opgenomen in de publicatie «Door het Midden!» (Ruimtevolk, december 2016).

Het experiment «Hoeksche Waardemaking», dat gestart is in 2013 met het opzetten van waardeketens voor het zuidelijk deel van de anticiperregio Hoeksche Waard, is in 2016 vervolgd. Dit heeft geleid tot een integrale Gebiedsvisie voor de gehele Hoeksche Waard. De regio is nu bezig met het maken van een omgevingsvisie gebaseerd op deze Gebiedsvisie. Deze aanpak om te komen tot een omgevingsvisie wordt nu als bruikbaar voorbeeld uitgewerkt in het implementatieprogramma «Aan de slag met de Omgevingswet».

Ook is er een oefensessie over de aanpak van leegstand met de instrumenten uit de nieuwe Omgevingswet georganiseerd. Hierbij waren ook enkele provincies met bevolkingsdaling aanwezig. Het verslag van deze oefensessie is opgenomen als bijlage 2 bij de brief aan de Eerste Kamer van 11 mei 2017, Kamerstuk 33 118, Q.

Tenslotte heeft in Friesland het Landelijk Congres bevolkingsdaling plaatsgevonden dat in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken jaarlijks wordt georganiseerd om de aanpak uit genoemde experimenten ook met andere regio's te delen.

30

**Vraag:**

Zou u het feit dat het ministerie een hogere realisatie heeft behaald in 2016, mede toe te schrijven aan de Nationale Omgevingsvisie, kunnen toelichten?

**Antwoord:**

Voor de financiering van de activiteiten in het kader van de Nationale Omgevingsvisie en de vervolgactiviteiten van het Jaar van de Ruimte was geen budget voorzien in de ontwerpbegroting 2016. Door middel van een kasschuif van ca. € 2,0 miljoen uit latere jaren is er budget beschikbaar gekomen (hogere realisatie 2016).

31

**Vraag:**

Wat is de status van de digitale invoeringsbegeleiding en het oprichten van een digitaal infopunt in het kader van het Digitaal Stelsel Omgevingswet? Is er een spoorboekje opgesteld met concrete doelen, te monitoren ijkmomenten en een tijdpad? Wat zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de geraamde kosten voor de ICT-aspecten van de Omgevingswet en de laan voor de leefomgeving?

**Antwoord:**

Het DSO wordt ontwikkeld als deelprogramma binnen het Implementatieprogramma Aan de slag met de Omgevingswet. Het deelprogramma is bij vaststelling van het programmaplan begin 2017 overgegaan van de kwartiermakersfase naar de ontwikkelfase. In het programmaplan zijn de doelen, het tijdpad en mijlpalen uitgewerkt. Belangrijke mijlpalen voor inwerkingtreding in het «spoorboekje» zijn onder andere het moment waarop de landelijke wettelijke regels in het digitaal stelsel «ingevoerd» kunnen worden en het moment waarop de functionaliteiten die wettelijk noodzakelijk zijn (vergunning aanvragen, melding doen, omgevingsdocument kunnen inzien) gereed zijn (op een minimumniveau). Dit zijn mijlpalen op weg naar het doel dat bij inwerkingtreding van de Omgevingswet het huidige dienstverleningsniveau wordt ondersteund. Invoeringsondersteuning is het tweede deelprogramma van het implementatieprogramma. Toekomstige gebruikers worden actief betrokken bij de ontwikkeling van het DSO. Er is voor een aanpak gekozen waarbij volgens een vaststaand ritme (per kwartaal) tastbare tussenversies van de producten getoond worden aan de gebruikers en waarin wordt samen bepaald wat een volgende stap is. Tussenproducten die ver genoeg zijn, kunnen dan ook al daadwerkelijk gebruikt worden door de verschillende

overheden. Het voordeel van deze werkwijze is dat gebruikers al vroegtijdig kunnen kennismaken en «oefenen» met onderdelen van het DSO. November 2016 is de eerste release van het informatiepunt formeel live gegaan<sup>1</sup>. Het informatiepunt bevat informatie over de Omgevingswet, invoeringsondersteuning en het digitaal stelsel. Gebruikers kunnen online vragenstellen. Het informatiepunt wordt gedurende de implementatie verder doorontwikkeld.

#### *Ontwikkeling kosten*

Ten tijde van het financieel akkoord zijn de losse componenten van het DSO interbestuurlijk geschat. Dat was in de fase (2015) dat de hoofdlijnen bekend waren, maar verder uitwerking van het DSO nog plaats moest vinden. Er is toen geschat dat de ontwikkeling van het DSO tot het huidige dienstverleningsniveau € 53 miljoen zou kosten en dat een verdere doorontwikkeling met onder andere de informatiehuizen € 97 miljoen kan kosten. In het financieel akkoord dat met alle overheden is afgesloten is daarom afgesproken dat het Rijk investeringskosten van maximaal € 150 miljoen voor zijn rekening neemt.

Op basis van het financieel akkoord is in de kwartiermakersfase het hierboven genoemde programmaplan gemaakt en een programma van eisen voor fase 1 van het Digitaal stelsel Omgevingswet (DSO) opgesteld. De eerste fase gaat tot aan inwerkingtreding, het moment waarop het huidige dienstverleningsniveau ondersteund wordt. Daarbij hoort ook een kostenraming op basis van de vastgestelde scope van de opdracht. De huidige raming van de investeringskosten voor de eerste fase van het DSO binnen het implementatieprogramma is € 104 miljoen. De huidige raming is dus hoger dan eerder geschat maar past binnen de maximale investeringskosten van € 150 miljoen.

#### *Voortgang stelselherziening*

Het proces van totstandkoming van de regelgeving en het bijbehorende implementatieprogramma is groot en complex. Tweede en Eerste Kamer hebben zich inmiddels uitgesproken over de Omgevingswet en de AMvB's, maar er liggen nog grote wetgevingsproducten in het verschiet (Ministeriële regeling, Invoeringswet, -besluit en -regeling, Aanvullingswetten, -besluiten en regelingen). De inhoudelijke samenhang en raakvlakken tussen deze wetgevingsproducten zijn groot. Om de kwaliteit van de wetgeving en de definitieve implementatiedatum te kunnen waarborgen is meer tijd nodig dan voor de wetgevingsproducten dan is gereserveerd. Daarom wordt op dit moment nader gekeken naar een mogelijke fasering van regelgeving en, daarmee samenhangend, implementatieprogramma. Dit wordt gedaan in samenspraak tussen het ministerie en het interbestuurlijke implementatieprogramma. Na de zomer zal de Kamer hier nader over worden geïnformeerd.

32

#### **Vraag:**

Welke reeds ingeplande investeringen zullen naar uw verwachting bijdragen aan een verhoging van het percentage acceptabele reistijd voor wegen?

#### **Antwoord:**

De investeringen die in het MIRT zijn opgenomen hebben in de meeste gevallen tot doel om de reistijden te verbeteren. Enkele MIRT-projecten hebben primair tot doel de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

---

<sup>1</sup> [www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl](http://www.aandeslagmetdeomgevingswet.nl)

Dankzij het huidige bouwprogramma dat loopt tot en met 2030 zal het percentage trajecten dat voldoet aan de acceptabele reistijd hoger zijn dan zonder dit programma.

33

**Vraag:**

Kunt u nader toelichten waarom onder het kabinet-Rutte II de indicator acceptabele reistijd met maar liefst 11% is gedaald tot onder de basiswaarde van 2001?

**Antwoord:**

In de periode 2013–2016 is de congestie op het Hoofdwegennet, na een periode van daling, met 43% toegenomen. Dit wordt primair veroorzaakt door de aantrekkende economie, die leidt tot een toename van de mobiliteit van personen en goederen, onder andere door een toename van de werkgelegenheid. Zonder de uitvoering van het MIRT-programma en het programma Beter Benutten zou de congestie in deze periode nog sterker zijn toegenomen.

De congestie is met name in 2015 sterker toegenomen dan op grond van de economische groei verwacht mocht worden. Het KiM constateert in het Mobiliteitsbeeld 2016 dat er indicaties zijn dat het netwerk in de afgelopen jaren gevoeliger is geworden voor veranderingen in de verkeersomvang. Bij kleine veranderingen in de verkeerstoename kunnen grotere veranderingen in reistijdverlies optreden dan voorheen. De aard van dit fenomeen en de oorzaken daarvan vereisen nader onderzoek.

34

**Vraag:**

In hoeverre is de teruglopende score op de indicator acceptabele reistijd het gevolg van de afnemende investeringen in het hoofdwegennet?

**Antwoord:**

Zie ook antwoord vraag 33.

Er is door dit kabinet niet minder geïnvesteerd in het hoofdwegennet dan in dezelfde periode daarvoor. De teruglopende score op de indicator reistijd is met name te verklaren uit de stevige groei van de economie. In deze kabinetsperiode zijn besluiten genomen over een aantal grote infraprojecten die na 2020 voor structurele verbetering gaan zorgen zoals de A16 Rotterdam en A27 Ring Utrecht. Dat gaat zorgen voor verbetering van de score op de streefwaarde.

35

**Vraag:**

In hoeverre is de stijging van het aantal voertuigverliesuren toe te schrijven aan economische groei? Wat is ervoor nodig om de gehanteerde streefwaarden in deze wel in de komende vier jaar te behalen?

**Antwoord:**

Zie ook antwoord op vraag 33.

Gezien de huidige economische groeiprognoze is niet te verwachten dat de streefwaarde van 100% trajecten met acceptabele reistijd in 2020 kan worden gerealiseerd

36

**Vraag:**

Wat is de planning om de streefwaarden inzake geluid langs rijkswegen in 2020 te behalen en wat is daarvoor nodig?

**Antwoord:**

Om de genoemde streefwaarden te halen moet voor alle te saneren woningen een saneringsplan zijn vastgesteld.

Zoals gemeld in de brief van de Staatssecretaris van 1 september 2016 (Kamerstuk 32 252, nr. 58) wordt momenteel gewerkt aan een prioriteringskader voor het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG) in verband met de budgetspanning op dat programma. Vaststelling van deze prioritering is voorzien voor 2018 en zal, zoals eveneens aangegeven, samengaan met een wijziging van de regelgeving, waarover de Kamer nader wordt geïnformeerd zodra de benodigde voorstellen daartoe zijn uitgewerkt.

37

**Vraag:**

Kunt u uitleggen waarom er op de trajecten rondom de grote steden een hogere streefwaarde gehanteerd wordt dan op de rest van het hoofdwegennet?

**Antwoord:**

In de Nota Mobiliteit is op blz. 47 aangegeven waarom dit onderscheid is gemaakt: «Nog kortere reistijden? Er is ook berekend welke investering nodig is om een hogere ambitie te halen. De kosten hiervoor bedragen ongeveer het drievoudige van het investeringspakket dat nodig is bij de geformuleerde ambitie. Bovendien leidt dit vanwege de beperkte opnamecapaciteit tot extra problemen op het onderliggend wegennet, terwijl de ambitie is om de reistijd te optimaliseren voor het gehele wegennet.»

38

**Vraag:**

Kunt u de toegenomen voertuigverliesuren in 2016 en het totaal aan voertuigverliesuren ook uitdrukken in financiële schade?

**Antwoord:**

De totale maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet zijn voor 2015 geraamd op 2,3 à 3 miljard euro, ofwel ongeveer 0,5 procent van het bruto binnenlands product (bbp). (KiM Mobiliteitsbeeld 2016). Het totale reistijdverlies op het Hoofdwegennet is in 2016 met ca 10% gestegen t.o.v. 2015 (Rijkswaterstaat Publieksrapportage Rijkswegennet 3e periode). Dit is omgerekend een toename van ca. 230–300 miljoen euro.

39

**Vraag:**

Wat zijn de meest effectieve maatregelen uit Beter Benutten 1 geweest? Is daarvoor een evaluatie uitgevoerd en zijn deze inzichten ingezet voor Beter Benutten 2? Zo ja, op welke manier?

**Antwoord:**

De uitgevoerde maatregelen in Beter Benutten 1 zijn uitgebreid geëvalueerd, en deze inzichten zijn gebruikt bij het opzetten van Beter Benutten Vervolg. Hierbij was een belangrijk inzicht uit Beter Benutten 1 dat het juist het slim combineren van aanbodgerichte, vraaggerichte en ITS maatregelen is wat het programma tot een succes heeft gemaakt. Hierbij droegen de ingezette vraagmaatregelen relatief het meeste bij aan het behaalde resultaat van 19% minder congestie (8 van de 19%), ten opzicht van DVM/ITS (6 vd 19%) en aanbodmaatregelen (5 vd 19%). Met name maatregelen op het gebied van de werkgeversaanpak, fietsstimulering, logistiek, en spitsmijden zijn na BB1 gecontinueerd in Beter Benutten Vervolg. Andere belangrijke lessen uit BB1 waren dat het centraal stellen



van de reiziger en de nauwe samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven een zeer succesvolle aanpak is gebleken. Deze pijlers zijn dan ook doorgezet in Beter Benutten Vervolg. de Kamer is hierover geïnformeerd bij de MIRT brief van november (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19) en door middel van het Resultatenboek (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66).

40

**Vraag:**

Kunt u aangeven op welk percentage van de autosnelwegen nog steeds een limiet van 120 km/u wordt gehanteerd en waarom het zo lang duurt voordat deze zijn omgezet naar 130 km/u?

**Antwoord:**

Momenteel geldt op 21 procent van de autosnelwegen een limiet van 120 km/h.

Op een deel van deze wegen is verhoging van de snelheid niet mogelijk vanwege de weginrichting (verkeersveiligheid) en kan dit ook niet met eenvoudige maatregelen worden aangepast.

Op de overige wegen met een limiet van 120 km/h wordt de snelheid verhoogd als daartoe gelegenheid is gelet op de randvoorwaarden van luchtkwaliteit en geluid. Jaarlijks bekijkt Rijkswaterstaat de mogelijkheden hiertoe.

41

**Vraag:**

Waarvoor dienen de garanties aan de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Dienst Zuid-as en wanneer lopen ze af?

**Antwoord:**

De verstrekte garantie in het verslagjaar aan de RDW betreft investeringsfaciliteit is voor de renovatie in Veendam. De einde looptijd is 1 december 2025. Daarnaast is aan RDW een krediet verstrekt tot 31 december 2019.

De verstrekte garantie aan het CBR in het verslagjaar is verstrekt voor financiering van investeringen zoals ICT, rijgeschiktheid en theorie. De looptijd van de garantie is tot eind 2020.

Met betrekking tot de dienst Zuidas van de gemeente Amsterdam is sprake van een garantiestelling mocht het project ZuidasDok niet tot uitvoering komen. Het contract voor de realisatie voor het project ZuidasDok is inmiddels gegund. Daarmee kan gesteld worden dat deze garantie kan komen te vervallen. IenM en Amsterdam zijn met elkaar in gesprek om dit op correcte wijze in beider administraties te verwerken.

42

**Vraag:**

Hoe verhoudt een mindere inzet van Rijkswaterstaat (RWS) voor verkeersveiligheid zich tot de toenemende verkeersonveiligheid?

**Antwoord:**

De verminderde inzet van RWS in de vorm van beleidsondersteuning en -adviesing, die in het Jaarverslag is vermeld, heeft geen betrekking op verkeersveiligheid maar op wegverkeersbeleid, waaronder zaken als ITS, Verkeersmodellen, Lucht/geluid/natuur. Op verkeersveiligheid was in 2016 meer inzet van Rijkswaterstaat dan in 2015.

43

**Vraag:**

Wat is de omvang van de afbouw van het alcoholslotprogramma? Tot wanneer loopt dit door?

**Antwoord:**

Per 1 februari 2017 is de het alcoholslotprogramma volledig afgebouwd. Er zijn geen deelnemers meer. Nu er feitelijk geen (bestuursrechtelijk) alcoholslotprogramma meer is, heb ik de voorbereidingen in gang gezet om de artikelen met betrekking tot het alcoholslotprogramma te schrappen uit de wet- en regelgeving. Ik verwacht u eind van het jaar het wetsvoorstel aan te kunnen bieden.

44

**Vraag:**

Wanneer is de evaluatie van de speedpedelec beschikbaar en wat is de onderzoeksopdracht?

**Antwoord:**

Zoals toegezegd in de Kamerbrief (Kamerstuk 29 398, nr. 524) heb ik SWOV gevraagd onderzoek te doen naar de gedragseffecten van de speed-pedelec gekentekend als bromfiets. Het onderzoek richt zich op het rijgedrag van de speed-pedelec rijder op de rijbaan om vervolgens uitspraken te kunnen doen over de veiligheid van de speed-pedelec rijder en andere weggebruikers, het schrikeffect bij automobilisten en het effect op de doorstroming op de rijbaan.

De planning is om voor Prinsjesdag 2017 de resultaten beschikbaar te hebben.

45

**Vraag:**

Op wat voor manier vult u de regisserende rol bij de concessiesystematiek Waddenveren in als het gaat om het extra aandacht besteden aan de rol van de gebruikers van het vervoer en de belanghebbenden bij de eilanden? Op wat voor manier wordt dit vormgegeven?

**Antwoord:**

Om de belangen van de gebruikers en overige belanghebbenden goed te borgen zijn in de concessies bepalingen opgenomen waarmee het recht op inspraak wordt verleend aan gebruikers van het vervoer en belanghebbende decentrale overheden (artikel 5, 16 en 17).

De concessiehouders vragen ten minste eenmaal per jaar advies aan consumentenorganisaties over de door de concessiehouder voorgenomen wijziging van een dienstregeling, het tarief en overige in de concessie geregelde onderwerpen.

IenM bekijkt als concessieverlener bij de beoordeling van de vervoerplannen of rekening is gehouden met de wensen van de gebruikers en belanghebbenden dan wel of steekhoudend beargumenteerd is waarom die wensen eventueel niet kunnen worden gehonoreerd.

46

**Vraag:**

Wordt voor het kengetal «Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer» ook klanttevredenheidsonderzoek gedaan onder taxigebruikers? Zo nee, wordt klanttevredenheid bij taxigebruikers apart gemonitord?

**Antwoord:**

Nee. Taxivervoer is geen openbaar vervoer en vormt daarom geen onderdeel van de OV Klantenbarometer.

Voor het taxivervoer dat via contracten wordt geregeld bijvoorbeeld vanuit gemeenten voor de WMO, is het aan de contractverlener om te monitoren. Op de markt voor straattaxi's maken steeds meer ondernemers gebruik van de mogelijkheden die nieuwe technologie biedt om terugkoppeling van de klant te krijgen, zoals met behulp van app's.

47

**Vraag:**

Kunt u nader toelichten waarom het veiligheidsgevoel onder het ov-personeel is afgenomen?

**Antwoord:**

Uit de CROW-KpVV Personeelsmonitor 2016 blijkt dat het personeel sociale veiligheid in en rond het stads- en streekvervoer in 2016 een totaalcijfer van gemiddeld een 6,8 geeft. In 2014 was dit een 7,0. In de personeelmonitor staat dat het gevoel van onveiligheid volgens medewerkers vooral een gevolg is van minder toezicht en controle en minder efficiënte assistentie, gecombineerd met een toename van criminaliteit en agressie en een toename van randfiguren en zwartrijders.

Ik vind dat personeel en reizigers zich veilig moeten voelen in het OV. Daarom hebben de Minister van Veiligheid en justitie en ik eind vorig jaar samen met vervoerders, vakbonden, politie en decentrale overheden het integrale actieprogramma sociale veiligheid vastgesteld en aan uw Kamer verzonden (Kamerstuk 28 642, nr. 94). Hierin zijn 23 maatregelen opgenomen en een duidelijke doelstelling om de sociale veiligheid te vergroten. Eind dit jaar informeren wij uw Kamer over de voortgang.

48

**Vraag:**

Welke garanties heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gegeven dat de nieuwe planning voor Lelystad wordt gehaald? Wat als dit niet gebeurt? Welke afspraken zijn er met LVNL gemaakt?

**Antwoord:**

LVNL heeft in februari jl. aangegeven dat de nieuwe planning voor Lelystad, gericht op openstelling voor groot luchtverkeer per 1 april 2019, realistisch en haalbaar is. Hieraan ligt een grondige analyse van alle nog te doorlopen stappen ten grondslag. De nieuwe planning is tevens getoetst door een onafhankelijke partij, het Britse bureau Helios. Ook zij hebben geoordeeld dat de nieuwe planning voldoende robuust en haalbaar is, mits blijvend aandacht wordt gegeven aan een goed risicomanagement. De bevindingen van Helios heb ik uw Kamer in februari jl. toegestuurd.

Diezelfde conclusie trok tevens Bureau Gateway, dat in opdracht van lenM en LVNL de robuustheid van de vervolgaanpak en planning heeft getoetst. Dit rapport heb ik uw Kamer in april jl. gestuurd. In lijn met de aanbevelingen van Helios en Bureau Gateway is de governance van en samenwerking tussen alle voor de realisatie van Lelystad Airport benodigde partijen inmiddels versterkt, waardoor, indien noodzakelijk, snel bijgestuurd kan worden om vertraging te voorkomen.

49

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van de implementatie van Single European Sky? Wat betekent dit voor de beschikbare capaciteit van LVNL, mede in relatie tot Lelystad en Schiphol en de Luchtruimvisie? Welke afspraken zijn er gemaakt met LVNL over de planning en resultaatverplichtingen in al deze dossiers?

**Antwoord:**

De Single European Sky is van groot belang voor de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartsector. De gemiddelde vertraging per vlucht in Europa is inmiddels afgenomen naar ongeveer 0,7 minuten per vlucht. In 2008, toen het vliegverkeer in Europa ongeveer dezelfde omvang had als in 2016, bedroeg dit nog het dubbele. Het omvliegen ten opzichte van de

directe route is afgenomen tot 2,7%; dit is gemiddeld minder dan 30 km per vlucht. De kosten voor gebruik van luchtruim in Europa zijn afgenomen met ongeveer € 360 miljoen per jaar op een totaal van ongeveer 7 miljard per jaar en dit zet zich voort. Er wordt dus vooruitgang geboekt in het realiseren van een Europees luchtruim.

Verdere realisatie van de Luchtruimvisie draagt bij aan het bereiken van de doelen van Single European Sky. Dit geldt voor bijvoorbeeld de verdergaande samenwerking van civiele en militaire luchtverkeersleiding, die leidt tot een efficiënter beheer van het luchtruim, en zeker ook voor de komende herinrichting van het Nederlandse luchtruim. Voor de planning van deze herinrichting en de daaraan gerelateerde projecten verwijs ik naar de beantwoording van de vragen 48, 54 en 55.

50

**Vraag:**

Wat is de reden voor het dalen van de indirecte connectiviteit op Schiphol?

**Antwoord:**

Bij de «indirecte connectiviteit» gaat het om de kwaliteit van de verbindingen vanaf Schiphol met een overstap op een andere luchthaven onderweg. De daling van de indirecte connectiviteit vanaf Schiphol in 2016 (ruim 1,5 procent) wordt voornamelijk veroorzaakt door een daling van de indirecte connectiviteit via Kuala Lumpur, Frankfurt en Atlanta. De daling op Kuala Lumpur is een gevolg van het schrappen van de directe verbinding tussen Schiphol en Kuala Lumpur door Malaysia Airlines. Het schrappen van een dagelijkse frequentie door Lufthansa op de route tussen Schiphol en Frankfurt is de oorzaak van de daling via Frankfurt. De daling op Atlanta is het gevolg van een gemiddeld minder goede aansluiting van de vluchten tussen Schiphol en Atlanta op het uitgaande Deltanetwerk op Atlanta.

Naast de indirecte connectiviteit richt de jaarlijkse netwerkmonitor zich op de directe connectiviteit (kwaliteit van de directe verbindingen) en de hubconnectiviteit (kwaliteit van de huboperatie). Deze andere soorten connectiviteit groeien in 2016 op Schiphol sterker dan op alle andere luchthavens in de monitor.

51

**Vraag:**

Welke juridische waarde dan wel economische waarde hebben de staatsgaranties die destijds met Air France-KLM zijn afgesproken?

**Antwoord:**

Bij goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM heeft de overheid in 2003 afspraken gemaakt om een aantal publieke belangen te borgen (Kamerstuk 29 232, nr. 1). Daarbij ging het om markttoegang (behoud van Nederlandse verkeersrechten) en netwerkqualiteit. Onderdeel van de gemaakte afspraken waren de staatsgaranties die in een overeenkomst tussen de Nederlandse Staat, Air France en KLM zijn vastgelegd. Sommige van deze staatsgaranties golden voor 5 en andere voor 8 jaar. (De Kamer is hierover bij brief van 30 september 2003 geïnformeerd (Kamerstuk 29 232, nr. 1)). In 2010 zijn de kernbepalingen van de staatsgaranties verlengd voor onbepaalde tijd. Daarbij is de afspraak verlengd dat KLM gevestigd is in Nederland en hier de thuisbasis heeft. Verder is de afspraak verlengd dat KLM zijn bestaande operationele en andere Nederlandse vergunningen houdt en zich er ook voor inzet om samen met de nationale luchtvaartautoriteiten de bestaande routevergunningen te behouden. Wat betreft het aspect netwerkqualiteit is de afspraak verlengd dat Air France KLM opereert met een multi-hub systeem in Europa, waarvan zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en

intercontinentale hubs (knooppunten) de hoekstenen zijn. De Kamer is over deze verlenging op 26 mei 2010 en 3 september 2010 schriftelijk geïnformeerd (Kamerstuk 29 232, nrs. 6 en 8).

Wat betreft de economische waarde van de staatsgaranties, is van belang dat de fusie tussen Air France en KLM in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de huidige sterke positie van de mainport Schiphol en de netwerkqualiteit. Het uitgebreide netwerk op Schiphol, met het KLM netwerk als belangrijke pijler, is van groot belang voor de Nederlandse economie. De bedrijven die actief zijn in luchtvaart- en luchthavenactiviteiten en hun toeleveranciers leveren ca. 114.000 banen op. Deze banen zijn goed voor een toegevoegde waarde van € 9 miljard euro (2013). Daarnaast maakt de goede internationale bereikbaarheid Nederland aantrekkelijk als vestigingsplaats voor ondernemingen. Vooral Europese hoofdkantoren en distributiecentra, en specifieke sectoren als toerisme en congressen, handel en verhandelbare diensten hebben veel baat bij goede luchtverbindingen. Door het wegvallen van de hubfunctie van Schiphol zou de internationale bereikbaarheid van Nederland sterk verslechteren: 40% van het verkeer zou verdwijnen, met name intercontinentale bestemmingen.

52

**Vraag:**

Welke afspraken liggen er nu vast met de holding Air France-KLM over de netwerkqualiteit op Schiphol in relatie tot luchthaven Charles de Gaulle?

**Antwoord:**

Zoals in het antwoord op vraag 51 genoemd is wat betreft de netwerkqualiteit de afspraak verlengd dat Air France KLM opereert met een multi-hub systeem in Europa waarvan zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en intercontinentale hubs de hoekstenen zijn.

53

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van het onderhandelmandaat met de Golfstaten en zijn er afspraken gemaakt, zowel nationaal als Europees, over uit te geven slots aan vliegtuigmaatschappijen uit deze Golfstaten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hier de uitwerking van?

**Antwoord:**

Twee onderhandelingsrondes hebben inmiddels plaatsgevonden tussen de EU en Qatar. Partijen hebben een gezamenlijke lijst van uit te werken punten opgesteld. Deze zullen aan de orde komen tijdens de derde onderhandelingsronde in oktober 2017. De gesprekken concentreren zich vooreerst op meer principiële punten zoals o.a. eigendom, vestiging en fair competition. Pas wanneer daar overeenstemming over is bereikt, zal het verlenen van verkeersrechten ter tafel komen. Er worden geen afspraken gemaakt over slots, maar over verkeersrechten. Op basis van verkregen verkeersrechten kunnen luchtvaartmaatschappijen op EU luchthavens slots aanvragen bij onafhankelijke slotcoördinatoren. De Europese Commissie is in gesprek met de V.A.E. over het opstarten van onderhandelingen tussen de EU en de V.A.E. Tot nu toe heeft de V.A.E. nog niet positief gereageerd op de uitnodiging van de Commissie.

54

**Vraag:**

Wat is de concrete planning van de uitwerking van de herinrichting van de Luchtruimvisie en de uitvoeringsagenda? Welke afhankelijkheden zijn er? Wanneer is het afgerond? Welke afspraken zijn hierover gemaakt? Wat is de rol van uw ministerie? Wat is de uiterste deadline voor het afronden

van de Luchtruimvisie? Welke risico's zijn er als deze visie niet tijdig is afgerond?

**Antwoord:**

Er is gestart met de noodzakelijke herinrichting van het Nederlandse luchtruim. Deze herinrichting is noodzakelijk omdat door de groei van het luchtverkeer steeds meer capaciteitsknelpunten in het luchtruim gaan ontstaan. Herinrichting van het luchtruim is een zeer complexe opgave die vanaf moment van ontwerp tot moment van realisatie meerdere jaren zal vragen. Ook zullen afspraken gemaakt moeten worden met landen om ons heen, omdat alleen in groter geografisch verband tot meer optimale oplossingen gekomen kan worden. De eerste gesprekken met buurlanden hierover worden thans gevoerd.

Voor de herinrichting van het luchtruim is een gezamenlijke projectstructuur gestart, waarin de beide luchtruimbeheerders (de Ministeries van IenM en Defensie) en de drie luchtverkeersleidingsorganisaties (LVNL, CLSK en MUAC) samenwerken. Mijn ministerie neemt hierin het voortouw. Vanuit alle organisaties wordt de urgentie van deze actie op het hoogste niveau onderschreven. De planning voorziet er in dat al in 2017 concrete oplossingsrichtingen worden uitgewerkt, en dat vanaf begin 2018 gestart wordt met het ontwerpen van concrete projecten. Vervolgens zullen ontwerpen via o.a. simulaties getoetst moeten worden op hun «vliegbaarheid» en zullen hiervoor safety cases gemaakt moeten worden. Uiteindelijk zullen de ontwerpen opgenomen moeten worden in de relevante regelgeving. Naar verwachting zijn de projecten rond 2022 in de praktijk gerealiseerd.

55

**Vraag:**

Tegen welke belemmeringen loopt men aan bij de planning van de uitwerking van de herinrichting van de Luchtruimvisie? Wat betekent concreet de zin «nieuwe uitdagingen op het gebied van capaciteit op Schiphol» in dezen?

**Antwoord:**

Herinrichting van het druk bezette Nederlandse luchtruim is een zeer complexe opgave die veel inzet vraagt van luchtverkeersdienstverleners en verantwoordelijke overheden. Dit proces zal enige jaren vergen voordat projecten daadwerkelijk in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Daarbij is ook afstemming met aangrenzende landen nodig. Voor de herinrichting van het luchtruim zal ook schaars beschikbare operationele expertise vanuit luchtverkeersleidingorganisaties nodig zijn om zeker te stellen dat gemaakte ontwerpen ook daadwerkelijk in de praktijk op een veilige manier uitvoerbaar zijn. Tegelijkertijd zijn diezelfde verkeersleiders nodig om de huidige groei van het luchtverkeer in goede banen te leiden, en vertragingen zo veel mogelijk te voorkomen. Daarom zal door luchtverkeersleidingorganisaties en overheden gezamenlijk scherp gestuurd moeten worden op een zo efficiënt mogelijke inzet van capaciteit.

Herinrichting van het luchtruim boven Nederland is nodig om de verdere groei van het luchtverkeer in Nederland (Schiphol, Lelystad, Eindhoven) op een veilige en efficiënte manier te kunnen opvangen.

56

**Vraag:**

Op welke wijze wordt de maritieme sector in deze economisch moeilijke tijden met veel mondiale concurrentie concreet ondersteund door de maritieme strategie?

**Antwoord:**

In de voortgangsbrief over de maritieme strategie (Kamerstuk 31 409, nr. 121) heb ik aangegeven welke acties samen met de sector in gang zijn gezet in het kader van de uitvoering van de beleidsagenda van de maritieme strategie. Zo is er voortgang geboekt met verbetering van het scheepsregister, bevorderen we innovatie doordat de Rijksrederij en het Ministerie van Defensie in voorkomende gevallen als launching customer optreden en realiseren we extra sluis capaciteit voor goede bereikbaarheid, denk bijvoorbeeld aan de zeesluis IJmuiden. In het kader van een level playing field trek ik zoveel mogelijk internationaal op, zoals bijvoorbeeld bij de handhaving van de zwavelnorm. Naast de hiervoor genoemde zaken wordt momenteel samen met de maritieme sector gewerkt aan een nieuw werkprogramma voor de maritieme strategie. In dit werkprogramma wordt ingegaan op de door de maritieme sector naar voren geschoven prioriteiten voor de komende jaren.

57

**Vraag:**

Wat is de juridisch vrij besteedbare ruimte ten behoeve van de topsector logistiek en heeft er inmiddels een evaluatie plaatsgevonden van de resultaten en kosteneffectiviteit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten?

**Antwoord:**

Aan de Topsector Logistiek is onder Rutte I door IenM voor de periode 2015–2020 een bijdrage van in totaal ca € 114 mln. toegezegd (taakstelling deels nog niet meegerekend). Hiervan is ca € 73 mln toegekend en daarmee reeds juridisch verplicht op basis van de door de topsector ingediende jaarplannen. De overige ca € 41 mln is gereserveerd, maar de toekenning moet nog plaatsvinden en is derhalve dus ook niet te betitelen als juridisch besteedbare ruimte van de topsector logistiek.

De uitvoering van het programma van de Topsector is nu halverwege. De voortgang van de doelen van de topsector wordt gemonitord aan de hand van de mate van cofinanciering en Key Performance Indicators (KPI's). Een tussenstand van deze monitoring laat zien dat de cofinanciering van de projecten die in 2015 en 2016 door de topsector zijn gestart, gemiddeld ongeveer 45% (streefgetal 50%) bedraagt. Andere voorbeelden zijn de besparing van vrachtwagenkilometers en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het aantal door de acties van de Topsector daadwerkelijk bespaarde vrachtwagenkilometers in 2015 in Nederland bedraagt 30,2 miljoen vrachtwagenkilometers. Dit is in één jaar tijd 36% van de streefwaarde voor het te besparen aantal wegkilometers in 2020. De door de topsector daadwerkelijke bespaarde CO<sub>2</sub> uitstoot in 2015 in Nederland bedraagt 39.300 ton. Dit is 53% van de streefwaarde in 2020.

De topsectorenaanpak kenmerkt zich door een integrale systeemaanpak waarmee meerdere beleidsfacetten met de inzet van diverse instrumenten tegelijkertijd worden geadresseerd. Integrale beleidsaanpakken zijn met de thans voorhanden zijnde evaluatiemethodieken moeilijk te evalueren. Daarom heeft onderzoeksbureau Dialogic in opdracht van Ministerie van Economische Zaken een nieuwe (kwalitatieve) evaluatiemethodiek ontwikkeld waarmee de doeltreffendheid en doelmatigheid van de Topsectorenaanpak kan worden beoordeeld. De evaluatie is onlangs afgerond en het eindrapport zal binnenkort naar de Kamer worden gestuurd.

58

**Vraag:**

Tot welke concrete maatregelen heeft het onderzoek naar het scheepsregister geleid?

**Antwoord:**

Het onderzoek naar het scheepsregister heeft ertoe geleid dat de doorlooptijden voor de scheepsregistratie in de loop van 2016 sterk zijn verkort, dat de website van de ILT is verbeterd en alle relevante teksten en formulieren nu in twee talen (Nederlands en Engels) beschikbaar zijn. Ook is alle relevante wet- en regelgeving op de website beschikbaar. In vervolg op het onderzoek naar het scheepsregister wordt momenteel onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van een andere organisatievorm van het register. Ik verwacht u de resultaten van dit vervolgonderzoek na de zomer te kunnen toesturen.

59

**Vraag:**

Tot welke concrete maatregelen heeft het onderzoek naar het programma zeehavens geleid?

**Antwoord:**

De resultaten van het onderzoek naar de potentie van natuurlijke vestigingsplaats, voordelen van Nederland, zijn besproken met het havenbedrijfsleven en worden betrokken bij de opstelling van de uitvoeringsagenda onder de maritieme strategie die dit najaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.

60

**Vraag:**

Wat was de resultaatverplichting ten aanzien van de subsidie inzake verduurzaming van de logistieke sector? Hoe verhoudt zich dit tot de diverse reeds afgesloten green deal?

**Antwoord:**

Het betreft hier privaat-publieke samenwerking, waarbij de overheid een deelbijdrage levert aan industrieel onderzoek en ontwikkeling om de ontwikkeling van schone voertuigen te versnellen. De desbetreffende bedrijven werken samen met kennisinstellingen aan de technische ontwikkeling van werkende prototypen low/zero emissie vervoermiddelen. De voertuigen die hiermee ontwikkeld worden kunnen o.a. in de living labs van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek worden ingezet, om zo ervaring op te doen met deze nieuwe voertuigen.

61

**Vraag:**

Wat wordt bedoeld met «ondernemers, burgers en andere overheden brengt [de Minister IenM] beter in positie om maatregelen te nemen die goed zijn voor klimaat en economie»?

**Antwoord:**

Nederland realiseert de klimaat- en energietransitie alleen als alle partijen – burgers, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en Rijk – bereid en in staat zijn, ieder vanuit eigen verantwoordelijkheid en kunde, hieraan bij te dragen. IenM probeert dit op verschillende manieren te faciliteren, o.a. via het organiseren van de Nationale Klimaattop 2016, via de Nederlandse Klimaatcoalitie, het sluiten van Green Deals en het ontwikkelen van specifieke instrumenten zoals de Klimaatmonitor.

62

**Vraag:**

Kan worden toegelicht waarom is gekozen voor het onderbrengen van klimaat onder Infrastructuur en Milieu en de uitwerking van het klimaatbeleid onder Economische Zaken? Is deze verdeling op termijn houdbaar?



**Antwoord:**

Het klimaatbeleid bestaat uit twee sporen: (i) het mitigatiebeleid (vermindern en voorkomen van broeikasgasemissies) en (ii) het adaptatiebeleid (aanpassen aan klimaatverandering). Realisatie van het beleid uit beide sporen vraagt om actieve samenwerking tussen verschillende departementen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en expertise: Economische Zaken (energie en landbouw), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (gebouwde omgeving), Infrastructuur en Milieu (mobiliteit, ruimte en water), Buitenlandse Zaken (klimaatfinanciering) en Volksgezondheid Welzijn en Sport (gezondheidseffecten van de opwarming) dragen alle bij aan de uitvoering en uitwerking van het klimaatbeleid.

Vanwege de diversiteit aan onderwerpen, de omvang en de complexiteit van de klimaatopgave en het belang dat «over de verschillende onderwerpen heen» een juiste belangenafweging plaatsvindt, is een goede coördinatie cruciaal. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voert die coördinatie cruciaal. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voert die coördinatie vanuit de verantwoordelijkheid voor de mondiale en Europese klimaatonderhandelingen. Het ministerie is daarmee ook eerste aanspreekpunt vanuit mondiale en Europese instellingen en eerst verantwoordelijk voor de realisatie van de klimaatdoelen. De huidige taak- en verantwoordelijkheidsverdeling leidt tot een goede samenhang binnen het klimaatbeleid en tot een balans in de afweging van verschillende belangen.

63

**Vraag:**

Kan worden aangegeven wat de opkoop en vernietiging van door Nederland ongebruikte emissierechten kost?

**Antwoord:**

Dit kan op dit moment niet worden gekwantificeerd. Nederland heeft besloten om de aan Nederland toegekende Assigned Amount Units (AAU's) onder het Kyoto Protocol die niet voor 2020 gebruikt worden te vernietigen, in plaats van ze te verkopen op de mondiale koolstofmarkt. De kosten hiervan, in termen van gederfde inkomsten, zijn afhankelijk van de prijs die Nederland voor deze AAU's zou kunnen krijgen (naar verwachting gering) en het aantal rechten dat uiteindelijk overblijft. Indien het niet lukt om het ETS voldoende te versterken, dan kan het een overweging zijn om na 2020 ETS rechten op te kopen en te vernietigen. De kosten hiervan bestaan uit de hoeveelheid emissierechten die wordt opgekocht tegen de op dat moment geldende prijs van emissierechten in het ETS.

64

**Vraag:**

Hoeveel ongebruikte emissierechten zijn de afgelopen jaren verhandeld? Om hoeveel ton CO<sub>2</sub> gaat het? Zijn deze rechten geveild of direct naar andere landen/bedrijven verhandeld?

**Antwoord:**

De Europese Commissie heeft berekend dat het huidige aantal ongebruikte emissierechten op de markt, momenteel 1,69 miljard emissierechten bedraagt. Elk emissierecht biedt de mogelijkheid om een ton CO<sub>2</sub> uit te stoten. Deze emissierechten zijn middels veiling op de markt gebracht of, ter bescherming tegen koolstoflekkage, aan bedrijven gegeven.

65

**Vraag:**

Met welke CO<sub>2</sub>-prijs wordt komend jaar gewerkt? Kan worden aangegeven wat de verwachte CO<sub>2</sub>-prijs over 5 jaar gaat zijn? En met ingezet en voorgenomen beleid over 10 jaar en 15 jaar? Welke verwachte CO<sub>2</sub>-daling hoort bij deze prijzen?

**Antwoord:**

Binnen het ETS wordt niet direct gestuurd op de CO<sub>2</sub>-prijs, maar op een bepaalde EU-brede reductie in de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Voor 2020 is het doel geformuleerd om de uitstoot van de ETS sectoren terug te brengen met 21% t.o.v. 2005, door het aantal rechten dat jaarlijks beschikbaar komt geleidelijk terug te brengen. Voor 2030 wordt ingezet op een reductie van 43% t.o.v. 2005. Daartoe moet de jaarlijkse daling van het aantal beschikbare rechten worden aangescherpt van 1,74% per jaar naar 2,2% per jaar. De aanscherping van de ETS richtlijn zal naar verwachting leiden tot een stijging in de CO<sub>2</sub>-prijs, maar de prognoses rondom deze stijging lopen sterk uiteen. In de Nationale Energieverkenning 2016 is een globale prognose van de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-prijs gegeven. Daarbij wordt een ruime bandbreedte gehanteerd. Dit mede vanwege onzekerheden over de effecten van maatregelen waarover op dit moment nog wordt onderhandeld op het overschot aan rechten in het ETS.

66

**Vraag:**

Kunt u overzichtelijk in een grafiek aangeven met hoeveel graden de temperatuur op aarde, de zeespiegel en de CO<sub>2</sub>-uitstoot de afgelopen eeuwen gestegen zijn?

**Antwoord:**

Hiervoor verwijs ik u naar de bijgaande figuren die afkomstig zijn uit publicaties van het IPCC.  
(zie bijlage 2a)<sup>2</sup>

67

**Vraag:**

Uitgegaan van de meest recente herziening van EU-ETS, in welk jaar bereikt de CO<sub>2</sub>-prijs een realistisch niveau? Welke CO<sub>2</sub>-uitstoot is bij deze prijs te verwachten en hoe verhoudt die uitstoot zich tot de huidige uitstoot?

**Antwoord:**

Zoals hiervoor is aangegeven wordt binnen het ETS niet direct gestuurd op de CO<sub>2</sub>-prijs, maar op een bepaalde EU-brede reductie in de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Voor 2020 wordt de uitstoot van de ETS sectoren verminderd met 21% ten opzichte van 2005. Voor 2030 wordt ingezet op een reductie van 43% t.o.v. 2005. De uitstoot van de ETS sectoren zal als geheel dus blijven afnemen.

Op dit moment is de prijs van emissierechten, de CO<sub>2</sub>-prijs, in het ETS duidelijk te laag om investeringen in de ontwikkeling van koolstofarme technieken effectief te stimuleren. Daarom is de inzet om het overschot aan emissierechten aan te pakken, onder meer door de invoering van de marktstabiliteitsreserve (MSR). Daarmee wordt niet ingezet op een specifieke prijs, maar op een betere verhouding tussen vraag en aanbod van rechten.

---

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

68

**Vraag:**

Kan de top 20 van Nederlandse bedrijven (dat wil zeggen: moederbedrijven) ten aanzien van CO<sub>2</sub>-emissies, met bijbehorende uitstoot over de afgelopen vijf jaar onder elkaar worden gezet? Welke reductieplannen hebben deze bedrijven en welke CO<sub>2</sub>-emissie verwachten zij de komende vijf jaar?

**Antwoord:**

Op basis van de gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit is dit de lijst van 20 bedrijven die in 2016 het meeste CO<sub>2</sub> hebben uitgestoten in Nederland. Al deze bedrijven vallen onder het Europese emissiehandelsstelsel (EU ETS). Door het absolute en door de tijd heen dalende plafond aan de uitstoot- waarbinnen ETS-bedrijven emissierechten mogen verhandelen- garandeert het ETS dat de gewenste CO<sub>2</sub>-reductie op Europees niveau wordt behaald. Welke specifieke reductieplannen de onderstaande bedrijven hebben en welke emissies zij de komende vijf jaar verwachten kan op dit moment niet worden aangegeven. Wel is bekend dat de bedrijven die zijn toegetreden tot het MEE-convenant energie-efficiency maatregelen treffen en aan de slag gaan om invulling te geven aan de 9 PJ extra energiebesparing voor energie-intensieve bedrijven in het kader van het SER energieakkoord. (zie bijlage 2b)<sup>3</sup>

69

**Vraag:**

Welk deel van de afspraken in het kader van het klimaatbeleid met de betreffende sectoren is op vrijwillige basis? Is er sprake van sancties als doelen niet worden gehaald? Zo ja, waaruit bestaan deze?

**Antwoord:**

Het klimaatbeleid is onderdeel van het sectorbeleid van de verschillende departementen. Daarbij loopt een deel via wettelijke verplichtingen, zoals de energiebesparingsmaatregelen in het kader van de Wet milieubeheer, via vrijwillige afspraken met bedrijven, zoals de MEE en MJA convenanten over energiebesparing, normering van producten, zoals CO<sub>2</sub>-emissies van auto's, of via ander beleid, zoals de energiebelasting of het vereveningsplafond voor de glastuinbouw. Daarnaast zijn ook in het kader van het SER Energieakkoord de nodige afspraken gemaakt. Of en wat de sancties zijn als de doelen van vrijwillige afspraken niet wordt gehaald is onderdeel van de specifieke afspraken die met de sector zijn gemaakt. In het kader van de 9 PJ extra energiebesparing in de energie-intensieve industrie is bijvoorbeeld afgesproken dat bedrijven die de benodigde besparing niet realiseren, te maken krijgen met een financiële sanctie.

70

**Vraag:**

Welke wettelijke doelen zijn op de betreffende sectoren van toepassing?

**Antwoord:**

Momenteel wordt gewerkt aan transitiepaden voor de verschillende energiefuncties (lage temperatuur warmte, hoge temperatuur warmte, mobiliteit en kracht en licht) en voor voedsel en natuur. Hieruit zal volgen welke reducties nodig zijn om de overkoepelende doelstelling van een koolstofarme economie in 2050 te verwezenlijken, en daaruit kunnen voor de verschillende functionaliteiten doelen voor 2030 worden gedestilleerd. Uitgangspunt is daarbij dat de opgaven die de niet-emissiehandelsectoren op zich nemen minimaal optellen tot het door de

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Europese Commissie voorgestelde nationale reductiedoel van 36% (t.o.v. 2005). Zoals hiervoor reeds is aangegeven geldt voor de sectoren die onder het ETS vallen een EU reductiedoel.

71

**Vraag:**

Waardoor is de overschrijding van «overige CO<sub>2</sub>-broeikasgassen landbouw» ontstaan en zullen er binnen de sector compenserende maatregelen genomen worden om de overschrijding tegen te gaan?

**Antwoord:**

De NEV 2016 laat zien dat de doelstellingen voor de niet emissiehandelssectoren (niet-ETS) als geheel, inclusief de sectoren «gebouwde omgeving, «landbouw» en «overig» ruimschoots gehaald zullen worden. De geraamde overschrijdingen in de genoemde sectoren hangen met name samen met (aanpassingen in) de gehanteerde berekeningsmethode, hoewel voor de sector «landbouw» afschaffing van het melkquotum ook een rol speelt. Aangezien het niet-ETS doel voor 2020 voor alle sectoren gezamenlijk wordt gehaald, zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk. Richting 2030 zullen alle niet-ETS sectoren hun aandeel moeten leveren aan de Nederlandse inspanning in het kader van de Effort sharing regulation.

72

**Vraag:**

Welk concreet tijdpad heeft u voor ogen om in 2035 alle auto's emissieloos te kunnen laten rijden?

**Antwoord:**

In de Green Deal Elektrisch vervoer 2016–2020 (Kamerstuk 33 043, nr. 68) heb ik met de Minister van Economische Zaken en maatschappelijke partijen de ambitie opgenomen dat:

- in 2020 10% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn en stekker heeft en dat
- in 2025 50% van de nieuwe verkochte auto's een elektrische aandrijflijn en stekker heeft en minimaal 30% daarvan – oftewel 15% van het totaal – volledig elektrisch is.

73

**Vraag:**

Welk percentage van het brandstofverbruik van personenauto's is duurzaam?

**Antwoord:**

In alle benzine en diesel voor personenauto's zijn biobrandstoffen bijgemengd, die voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria. In 2016 gold een bijmengverplichting van 7%. Rond de zomer van 2017 wordt bekend hoeveel biobrandstoffen er precies zijn bijgemengd. Dit is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen, omdat deze dubbel tellen. Daarnaast rijden er momenteel 149.100 elektrisch aangedreven auto's rond in Nederland. Dit is ongeveer 2% van het wagenpark. Bij publiek toegankelijke laadpalen wordt groene stroom geladen. De herkomst van de elektriciteit bij laadpalen thuis of op het werk is afhankelijk van de individuele contracten.

74

**Vraag:**

Welk percentage van het brandstofverbruik binnen het wegtransport is duurzaam?

**Antwoord:**

In alle benzine en diesel voor het wegverkeer zijn biobrandstoffen bijgemengd, die voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria. In 2016 gold een bijmengverplichting van 7%. Rond de zomer van 2017 wordt bekend hoeveel biobrandstoffen er precies zijn bijgemengd. Dit is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen, omdat deze dubbel tellen. Daarnaast rijden er momenteel 1740 elektrisch aangedreven bestelauto's en 69 elektrisch aangedreven vrachtauto's in het Nederlands wagenpark. Bij publiek toegankelijke laadpalen wordt groene stroom geladen. De herkomst van de elektriciteit bij laadpalen thuis of bij bedrijven is afhankelijk van de individuele contracten.

75

**Vraag:**

Welk percentage van het brandstofverbruik binnen het openbaar vervoer is duurzaam?

**Antwoord:**

In alle benzine en diesel voor het wegverkeer zijn biobrandstoffen bijgemengd, die voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria. In 2016 gold een bijmengverplichting van 7%. Rond de zomer van 2017 wordt bekend hoeveel biobrandstoffen er precies zijn bijgemengd. Dit is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid geavanceerde biobrandstoffen, omdat deze dubbel tellen.

In het Landelijk Bestuursakkoord voor zero-emissie OV-busvervoer hebben partijen met elkaar afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe OV-bussen zero-emissie aan de uitlaat zijn en vanaf 2030 het hele OV-bussenwagenpark zero-emissie is en gebruik maakt van 100% hernieuwbare energie. Inmiddels rijden er al meer dan 170 bussen met een elektrische aandrijflijn rond in de reguliere dienstverlening en neemt dit aantal bij elke aanbesteding toe.

76

**Vraag:**

Waar worden de overschrijdingen van de plafonds inzake landbouw, gebouwde omgeving en overige broeikasgassen door veroorzaakt? Waaruit bestaan de maatregelen om dit tij te keren?

**Antwoord:**

De NEV 2016 laat zien dat de doelstellingen voor de niet emissiehandelssectoren (niet-ETS) als geheel, inclusief de sectoren «gebouwde omgeving, «landbouw» en «overig» ruimschoots gehaald zullen worden. De geraamde overschrijdingen in de genoemde sectoren hangen met name samen met (aanpassingen in) de gehanteerde berekeningsmethode, hoewel voor de sector «landbouw» afschaffing van het melkquotum ook een rol speelt. Aangezien het niet-ETS doel voor 2020 voor alle sectoren gezamenlijk wordt gehaald, zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk. Richting 2030 zullen alle niet-ETS sectoren hun aandeel moeten leveren aan de Nederlandse inspanning in het kader van de Effort sharing regulation.

77

**Vraag:**

Welke maatregelen liggen eraan ten grondslag dat de raming voor de sectoren industrie en energie, en verkeer en vervoer lager uitvalt dan het plafond?

**Antwoord:**

De emissies in de sectoren industrie en energie en verkeer en vervoer zijn gedaald door o.a. Europees bronbeleid en energiebesparingsmaatregelen.

78

**Vraag:**

Wordt blijkens de zin «Als een tegenvaller niets van doen heeft met tegenvallende beleidseffecten, dan volstaat naar verwachting het overschot in andere sectoren om deze tegenvaller op te vangen» al rekening gehouden met overschotten in andere sectoren? Hoe worden, als deze sectoren geen overschotten opleveren, de tegenvallers dan opgevangen?

**Antwoord:**

Alle sectoren samen reduceren volgens de NEV 2016 ruim voldoende om aan het Nederlandse niet-ETS doel voor 2020 te voldoen. Dit betekent dat eventuele tegenvallers in een of meerdere sectoren kunnen worden opgevangen door middel van overschotten in andere sectoren. Richting 2030 zullen alle niet-ETS sectoren hun aandeel moeten leveren aan de Nederlandse inspanning in het kader van de Effort sharing regulation.

79

**Vraag:**

Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van deze onderhandelingen? Zullen de onderhandelingen leiden tot versterking van het emissiehandelssysteem zoals Nederland dat heeft ingestoken?

**Antwoord:**

Op dit moment vinden onderhandelingen (triloog) plaats tussen de Raad, het Europees Parlement en de Commissie om te komen tot een akkoord over de herziening van het ETS. De aanscherping van de jaarlijkse daling in het aanbod van emissierechten naar 2,2% staat hierbij niet ter discussie. Daarnaast hebben zowel de Raad als het EP de wens om het marktstabiliteitsreserve (MSR) aan te scherpen, al verschilt de invulling die zij hieraan geven wel. Daarmee lijkt veiliggesteld dat het ETS in elk geval versterkt zal worden. Of dit genoeg zal zijn om de ambities die Nederland heeft geformuleerd voldoende te ondersteunen valt nog te bezien. Daarmee is van belang dat Nederland in de onderhandelingen blijft inzetten op zo veel mogelijk ambitie en zich daarnaast bezint op eventuele maatregelen die kunnen bijdragen aan een geleidelijke, en dus tijdige, transitie in Nederland.

80

**Vraag:**

Kan een update worden gegeven over het verloop van de Urgenda-rechtszaak?

**Antwoord:**

Zoals bekend is de Staat in hoger beroep gegaan tegen de uitspraak van de rechtbank in de klimaatrechtszaak. Hiervoor heeft de Staat in april 2016 de zogenoemde Memorie van Grieven ingediend, waarin onderbouwd is aangegeven op welke onderdelen de Staat het niet eens is met de uitspraak van de rechtbank. De advocaat van Urgenda heeft op 18 april j.l. schriftelijk gereageerd op de Memorie van Grieven. De Staat zal hier op korte termijn – eveneens schriftelijk – op reageren, waarmee de schriftelijke procedure is afgerond.

Wanneer de uitspraak in hoger beroep volgt is daarna aan het Gerechtshof. Die zal op enig moment de zitting in het kader van het hoger beroep plannen, waarin beide partijen hun pleidooi zullen houden. Op basis hiervan zal het Gerechtshof uiteindelijk tot een uitspraak in het hoger beroep komen.

81

**Vraag:**

Kunt u aangeven wat het concrete, meetbare effect is van de middelen op de post tegengaan klimaatverandering van de afgelopen vier jaar in graden celsius?

**Antwoord:**

Broeikasgassen zorgen ervoor dat de temperatuur op aarde stijgt. Het klimaatbeleid is gericht op het beperken van de temperatuurstijging door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Daarbij wordt gestuurd op de reductie van megatonnen. De reductieopgave waar Nederland voor 2020 verantwoordelijk voor is, als onderdeel van de reductieopgave van de EU, wordt ruimschoots gehaald. Door het halen van deze reductie heeft Nederland bijgedragen aan het beperken van de temperatuurstijging.

82

**Vraag:**

Klopt het dat de bijdrage van de post «tegengaan klimaatverandering» niet meer is dan het laten opstellen van rapporten? Zo nee, wat nog meer dan?

**Antwoord:**

De uitgavenpost 19.01 «Tegengaan klimaatverandering» betreft het totaal van de uitgaven voor opdrachten voor uitbesteding van onderzoeksvragen en uitvoeringskosten van klimaatbeleid, van subsidies aan derden en van bijdragen aan de agentschappen KNMI, Rijkswaterstaat en de Nederlandse emissie-autoriteit (NEa). Op pagina 109 van de Jaarverantwoording zijn die uitgaven toegelicht.

83

**Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel belastinggeld er jaarlijks wordt besteed aan het klimaatbeleid in de totale begroting van het Rijk?

**Antwoord:**

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

84

**Vraag:**

Kan worden toegelicht waarom er ieder jaar minder wordt begroot om klimaatverandering tegen te gaan?

**Antwoord:**

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid op pagina 108 zijn onder de post 19.01 «Tegengaan klimaatverandering» vanaf 2013 de uitgaven voor klimaatbeleid weergegeven. De daling in 2016 ten opzichte van 2015 is onder andere het gevolg van de in 2015 betaalde incidentele subsidie aan VNG voor stimulering van energiebesparingsmaatregelen bij bedrijven. Overigens zijn de uitgaven op deze post over de periode 2013–2015 juist toegenomen en zijn ook de uitgaven in 2016 hoger uitgevallen dan begroot.

De uitgaven op artikel 19 Klimaat zijn niet alleen maatgevend voor het totaal van de rijksuitgaven voor het tegengaan van klimaatverandering. Klimaatbeleid beslaat een groot aantal sectoren, zoals landbouw,

gebouwde omgeving, transport, industrie en is onderdeel van het beleid van verschillende departementen. Daarbij draagt het ingezette beleid in veel gevallen bij aan het tegengaan van klimaatverandering, zoals via de SDE+ of het bevorderen van energiebesparing bij woningen, hoewel dat niet per definitie de primaire inzet is.

85

**Vraag:**

Op welke wijze wordt ingespeeld op de verwachte miljardenpost die klimaatbeleid de komende decennia gaat vormen?

**Antwoord:**

Zoals in het antwoord op vraag 13 aangegeven worden in het kader van de uitwerking van de Energieagenda, voor 5 zogenoemde functionaliteiten transitiepaden uitgewerkt. Voor elk transitiepad wordt: (i) bekeken wat het meest kosteneffectieve pad is naar een reductie van 80–95% in 2050, en (ii) wat dit betekent voor het na te streven doel en de te nemen maatregelen richting 2030.

Bij het uitwerken van de transitiepaden, zal dus ook een eerste beeld ontstaan van de middelen die nodig zijn voor de klimaat- en energietransitie. Ik wil daarbij benadrukken dat de klimaat- en energietransitie niet alleen geld kost, maar ook de kracht van de Nederlandse economie en samenleving versterkt.

86

**Vraag:**

Kan worden toegelicht waarom de bijdrage aan het KNMI steeds verder daalt, terwijl het een steeds belangrijkere rol in de strijd tegen klimaatverandering speelt?

**Antwoord:**

Het KNMI speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen van kennis met betrekking tot klimaatverandering. De totale bijdrage aan het KNMI vanuit lenM is over de afgelopen 5 jaar licht gestegen, van EUR 42.8 mln in 2012 naar (geraamd) EUR 44.5 mln in 2017. In dezelfde periode is de totale omzet van het KNMI ook toegenomen van EUR 64.2 mln naar EUR 70.2 mln. Dit als gevolg van een stijging van de projecten die voor het Rijk en voor derden worden uitgevoerd.

87

**Vraag:**

Kan worden toegelicht hoe het kan dat de post Internationale samenwerking ten aanzien van klimaat daalt, terwijl met de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs is overeengekomen meer op het gebied van internationale samenwerking te doen?

**Antwoord:**

De reeks die in het overzicht op pagina 108 is opgenomen voor het artikelonderdeel 19.02 betreft het totaal van uitgaven voor drie beleids-terreinen: (1) International beleid, (2) Coördinatie en (3) Samenwerking. Zoals uit de specificatie van 19.02 blijkt, vallen hier bijvoorbeeld ook de bijdragen aan de agentschappen (uitvoeringsorganisaties) RWS, RIVM en RVO onder. Voor wat betreft de uitgaven voor internationaal beleid is overigens geen sprake van een daling. Verwezen wordt naar met name onderdeel 19.02.05 (Bijdragen aan internationale organisaties), waaruit blijkt dat de realisatie 2016 hoger is dan de begroting. Op pagina 114 is dit toegelicht. De inzet van de aldaar genoemde resterende CDM-middelen voor projecten op het gebied van klimaat (carbon pricing) moet dan ook worden gezien in het licht van het Klimaatakkoord van Parijs.



88

**Vraag:**

Welke budgetten voor het SER Energieakkoord lopen via de begroting lenM en bij welke post(en) kan dat teruggevonden worden?

**Antwoord:**

De uitgaven samenhangend met het SER Energieakkoord lopen via artikelen 14 Wegen en verkeersveiligheid en 19 Klimaat van de begroting. Die uitgaven zijn onderdeel van de post 14. 01 Netwerk, onder deelpost 14.01.01 «opdrachten» en van de post 19.01 Tegengaan klimaatverandering, onder de deelpost 19.01.01 »opdrachten» en onder de deelpost 19.01.02 »subsidies». Het gaat daarbij voornamelijk om uitgaven voor maatregelen op het terrein van verduurzaming van mobiliteit en maatregelen op het terrein van energiebesparing in het kader van de Wet milieubeheer en de ondersteuning van het SER-secretariaat voor het SER Energieakkoord. Voor 2016 gaat het in totaal om 4,6 miljoen Euro.

89

**Vraag:**

Welke afspraken zijn er gemaakt met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) over de dienstverlening?

**Antwoord:**

Voor de sturingsrelaties met RVO is de Raamovereenkomst Beleidskern lenM – AgentschapNL van toepassing. In deze overeenkomst staan afspraken over de wijze van opdrachtverlening, algemene afspraken over de werkzaamheden en de wijze van verantwoording hiervan. Naast de Raamovereenkomst wordt jaarlijks een nadere overeenkomst gesloten, waarin afspraken over de voor een specifiek jaar opgedragen werkzaamheden worden vastgelegd. Hierbij zijn behalve de inhoud en planning van de werkzaamheden ook de daaraan te stellen kwaliteitseisen opgenomen. RVO moet daarnaast op grond van de raamovereenkomst ook de continuïteit en de inzet van vakbekwame medewerkers garanderen. Door middel van tussentijds overleg wordt door de beleidsdirecties (opdrachtgevers) tijdig beoordeeld of aan de kwaliteitseisen wordt voldaan en of de voortgang conform de afspraken is. RVO verzorgt een 6-maands en een eindejaarsrapportage met een verantwoording van de uitgevoerde werkzaamheden en een financieel overzicht. Over de accountantscontrole zijn afspraken gemaakt tussen de Auditdienst Rijk en lenM. Deze afspraken zijn vastgelegd in een controleprotocol.

90

**Vraag:**

Op welke wijze wordt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gefinancierd? Welke afspraken zijn er met het PBL gemaakt over de onderzoeken, de dienstverlening en de financiering?

**Antwoord:**

Als onderdeel van het Ministerie van I&M krijgt het PBL haar vaste financiering van het werkprogramma vanuit de begroting van I&M. Voor de natuurplanbureaufunctie krijgt het PBL medefinanciering vanuit EZ. Het PBL wordt door lenM gefinancierd uit artikel 97 (algemeen departement) op de begroting onder 97.01.01. overige opdrachten. Incidenteel, buiten het werkprogramma om, krijgt het PBL verzoeken om onderzoek van andere departementen. Hiervoor brengt PBL kostendekkende tarieven in rekening. Het PBL ontvangt daarnaast externe financiering, met name vanuit de Europese Commissie voor de uitvoering van diverse onderzoeken op het werkgebied van het planbureau. Voorwaarden over de wijze van functioneren en de financiële grondslag van het PBL zijn vastgelegd in de «Aanwijzingen voor de Planbureaus». De directeur van

het planbureau stemt de inhoud van het werkprogramma af met een onafhankelijke commissie, met de eerst verantwoordelijke namens het kabinet (de Minister van Infrastructuur en Milieu) en in voorkomend geval met andere belanghebbende Ministers (BZK, BuZa, EZ, Fin, AZ, OCW). Extern gefinancierde werkzaamheden van het PBL vormen omwille van de onafhankelijkheid maximaal 20% van de begroting gefinancierde werkzaamheden zoals in de «Aanwijzingen voor de Planbureaus» is voorgeschreven.

91

**Vraag:**

Op welke wijze maakt het initiatief Duurzaam Doen het maken van duurzame keuzes voor de consument eenvoudiger? Hoe wordt beoordeeld of dit initiatief er daadwerkelijk voor zorgt dat Nederlandse consumenten duurzamere keuzes maken? Kunt u toelichten waar de 0,8 miljoen euro precies heen gaat?

**Antwoord:**

Het programma Duurzaam Doen is erop gericht consumenten te verleiden tot duurzame(re) keuzes. Verschillende organisaties, bedrijven en overheden werken met dat doel samen en bieden online en offline concrete handelingsperspectieven. Van het aanbieden van «bijenzaad», het maken van waste boards op festivals (skateboards «gebakken» van ingezamelde afvaldoppen) tot het oppompen van banden bij winkelend publiek: diverse acties brachten Nederlanders in 2016 in contact met concrete duurzame acties vanuit het programma Duurzaam Doen. Stands op bijvoorbeeld de Huishoudbeurs, de Libelle Zomerweek en bij diverse festivals (w.o. het Amsterdam Dance Event) droegen eraan bij dat mensen op een makkelijke en aantrekkelijke manier dergelijke initiatieven konden omarmen. Dat gold ook voor de diverse acties in de campagne «Pluk» die vanaf eind 2015 liep. Bezoekers van die site konden kennismaken met duurzame acties en werden ook verleid tot het verkrijgen van duurzame producten via vouchers die elders konden worden verzilverd. Tienduizenden werden hiermee bereikt.

De actieve betrokkenheid van bedrijven en startups droeg eraan bij dat nieuwe ideeën een podium kregen bij Duurzaam Doen bijeenkomsten, Sustainable Challenges en de Duurzame Jonge 100. In 2016 zijn met de diverse acties tienduizenden Nederlanders online en offline bereikt. In het verlengde hiervan heeft een aantal bedrijven (Unilever, ABN AMRO, Volksbank, Intratuin, KPN en PostNL), maatschappelijke organisaties (Milieu Centraal, Natuur & Milieu, De Groene Zaak, Sustainable Motion) en overheden (GDO/ gemeenten voor duurzame ontwikkeling en het Ministerie van IenM) tijdens de Nationale Klimaattop in Rotterdam de intentieovereenkomst «Duurzaam Consumentengedrag» getekend. De inzet vanuit Duurzaam Doen krijgt daarmee een vervolg. Op de dag van de Klimaattop zette de NS op Rotterdam Centraal een stand neer waar reizigers duurzame tips kregen. Duurzaam Doen was daar actief bij betrokken. Of Nederlanders daadwerkelijk meer duurzame(re) keuzes maken als gevolg van de inzet vanuit Duurzaam Doen is niet 1:1 vast te stellen. Het wordt Nederlanders wel steeds makkelijker gemaakt om duurzame(re) keuzes te maken. Duurzaam Doen heeft daaraan expliciet bijgedragen. Het genoemde budget is via een subsidie ter beschikking gesteld aan Natuur & Milieu die op basis daarvan zichtbare acties online (via pluk.nl) en offline in gang zette. Ook werd de campagne opgezet met media-aandacht en werden initiatieven die (kunnen) helpen om duurzame keuzes makkelijk, relevant en aantrekkelijk te maken voor de mainstream consument actief ondersteund. De Duurzame Jonge 100 was daarvan een aansprekend voorbeeld. Op basis van de uitgevoerde evaluatie is overigens besloten geen vervolg te geven aan de campagne «Pluk», maar de rijksinzet te gaan richten op het verder uitbouwen van het netwerk van

aangesloten organisaties én het voorbereiden van een mogelijke overheidscampagne die nadrukkelijker voorlichting en handelingsperspectief aan elkaar koppelt.

92

**Vraag:**

Wat zijn de resultaten tot op heden voor ieder van de internationale bijdragen genoemd op pagina 112 t/m 114? Welke resultaatverplichtingen zijn er voor ieder van deze bijdragen?

**Antwoord:**

- International Bank for Reconstruction and Development (IRBD-Wereldbank)  
Met de financiële bijdrage aan de Wereldbank worden diverse initiatieven van de Wereldbank ondersteund om systemen van carbon pricing (koolstofbeprijzing) in verschillende landen/regio's in de wereld te introduceren, verbreden of verdiepen. Dit met als ambitie om in 2020 het aandeel mondiale emissies onder een dergelijk systeem te verdubbelen (en opnieuw een verdubbeling in 2030).
- Global Environment Facility (GEF)  
Het gaat hier om een bijdrage aan het Capacity-Building Initiative for Transparency Fund (CBIT). Uit dit fonds worden activiteiten gefinancierd met als doel meer kennis en capaciteit in ontwikkelingslanden voor het registreren en rapporteren van emissies.
- International Civil Aviation Organization (ICAO)  
De resultaten van de bijdrage moeten nog worden gerealiseerd (het geld is begin december 2016 overgemaakt). Het bedrag is naar het ICAO Voluntary Environment Fund gegaan zodat het in 2017 en 2018 kan worden gebruikt voor implementatie van CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).
- UNEP (IenM deel NL bijdrage)  
UNEP ontwikkelt gezaghebbende wetenschappelijke assessments (die binnen IenM gebruikt worden) en internationale regelgeving, zorgt voor kennisopbouw en leidt een aantal succesvolle partnerschappen. Onderwerpen waarop UNEP en I&M elkaar versterken, zijn: Resource efficient and resilient cities, Afvalbeheer en recycling, Global green deals plastic afval, workshop stimulering en financiering van technologische innovaties.
- International Transport Forum (ITF)  
Het budget wordt gebruikt voor:
  - de jaarlijkse International Transport Forum Summit in Leipzig: 18–20 mei 2016, thema Green and Inclusive Transport.
  - het project Decarbonising Transport
  - research door het Joint Transport Research Committee: o.a. ITF transport outlook 2017
- UNEP / International Resource Panel  
De assessments die dit panel maakt op het vlak van resource efficiency en de circulaire economie vormen de basis voor beleidsaanbevelingen aan nationale overheden. In 2016 en 2017 heeft het IRP op verzoek van de G7 een rapport opgesteld over de economische kansen voor resource efficiency, dat inmiddels in een actieprogramma voor de G7 is vertaald. Voor UNEA wordt momenteel gewerkt aan een mondiaal overzichtsrapport dat moet bijdragen aan versterking van het beleid van landen op het vlak van resource efficiency en de circulaire economie.
- UNEP/ Climate and Clean Air Coalition  
Er is een mondiale strategie uitgerold om de overstap naar schonere brandstoffen (met een lager zwavelgehalte) te ondersteunen. Verschillende landen kregen ondersteuning bij de implementatie van nationale plannen m.b.t. uitfasering van kortlevende broeikasgassen. Er is in

Bangladesh een actieplan geïmplementeerd om de methaanuitstoot van de veeteelt te beperken.

- UNEP / Climate Initiatives Platform  
Het Climate Initiatives Platform is op dit moment, mede dankzij de subsidie van IenM, de belangrijkste en meest betrouwbare database met gegevens over belangrijke collectieve klimaatinitiatieven van niet-statelijke actoren zoals steden en bedrijven.
- UNEP/ Division of Technology, Industry and Economics (DTIE)  
Met UNEP is in 2015 afgesproken te verkenen of samengewerkt kan worden aan internationale green deals. Deze samenwerking richt zich op het thema afvalmanagement en circulaire economie in eilandstaten. De bijdrage aan UNEP-DTIE resulteert in twee workshops en daaruit voortvloeiende actieprogramma's.
- UNFCCC / trustfund  
Voor alle partijen, ook Nederland, is het fonds van essentieel belang omdat het bijdraagt aan de verwezenlijking van een ambitieuze aanpak van klimaatverandering. De gelden worden besteed aan een veelheid van activiteiten waaronder kennisvergroting («public awareness»), capaciteitsopbouw, workshops, activiteiten in het kader van het Protocol van Kyoto en, sinds 2017, de Overeenkomst van Parijs.
- Bogor Agricultural University Indonesië
  1. Verbeteren wetgeving t.a.v. het vastleggen van de Indonesische broeikasgassen en het MRV (meten, rapporteren en verifiëren) systeem
  2. Sterkere betrokkenheid van het Indonesische statistische systeem bij verzamelen en verifiëren van emissie ramingen
  3. Verbeteren gebruik huidige IT middelen
  4. Uitwisseling van best practices t.a.v. dwarsdoorsnijdende issues
- Dutch Cycling Embassy  
Het budget wordt gebruikt voor:
  - ontvangen van internationale bezoeken, deelname aan internationale bijeenkomsten en bezoeken over duurzame mobiliteit
  - het tot stand brengen van kennisuitwisseling en netwerkbijskomsten
  - promotie
  - uitreiking van de Cycling Promotion Guide door Minister Schultz van Haegen aan Europese Ministers tijdens het NL EU voorzitterschap in 2016
- China Council  
De Nederlandse bijdrage aan de China Council is ingezet voor een seminar over integraal bodembeheer. Het seminar dient als follow-up van de in 2016 met inbreng van Nederlandse expertise opgezette beleidsstudie over integraal bodembeleid in China. Beide door IenM voorgestane activiteiten waren eerder op verzoek van Nederland in het Werkprogramma van de China Council opgenomen.
- World Resources Institute (WRI) t.b.v. Aqueduct  
Aan het operationaliseren van het online instrument Aqueduct is een resultaatsverplichting verbonden. Het gaat om het opleveren van een module binnen het online instrument Aqueduct voor het beoordelen van overstromingsrisico's voor grote steden in de wereld. Deze module is beschreven in projectbeschrijving «flood risk and intervention assessment for global cities» op basis waarvan de subsidie wordt verleend.

93

**Vraag:**

Op welke manier en door wie wordt de doelmatige besteding van subsidies en contributies aan internationale organisaties bijgehouden?

**Antwoord:**

Ten aanzien van de verplichte bijdragen (contributies) leggen de secretariaten van de verdragen door middel van rapporten en jaarverslagen verantwoording af over de activiteiten aan de deelnemende landen. Jaarlijks wordt tijdens de verdragsbijeenkomsten vastgesteld welke activiteiten noodzakelijk zijn en worden de bijdragen van de aan het verdrag deelnemende landen vastgesteld. De vrijwillige bijdragen worden jaarlijks beoordeeld mede a.d.h.v. de jaarverslagen en door mij vastgesteld.

94

**Vraag:**

Waardoor was de inschatting van de prijs per emissierecht lager dan verwacht en waarom is er niet voor gekozen om te wachten met veilen totdat de koers van de emissieprijs gunstiger zou zijn?

**Antwoord:**

Doordat emissies in de ETS-sectoren sneller daalden dan verwacht (o.a. als gevolg van de economische crisis), is een overschot aan rechten ontstaan. Dit overschot heeft geleid tot een structureel lagere prijs. De planning van veilingen van ETS-rechten is echter vastgelegd in de onderliggende EU-regelgeving. Het is daarmee niet mogelijk voor een land om bij lage prijzen tijdelijk de veiling uit te stellen. Wel is in de afgelopen jaren op EU niveau ingegrepen door in de periode 2014–16 op EU niveau 900 miljoen rechten aan de veiling te onttrekken. Inmiddels is besloten deze rechten in de marktstabiliteitsreserve (MSR) te plaatsen, waarmee tijdelijk een te groot aanbod van emissierechten wordt voorkomen.

95

**Vraag:**

Op welke wijze wordt ingesprongen op de lage opbrengst van CO<sub>2</sub>-emissierechten? Kan worden toegelicht op welke wijze de voorziene lage opbrengst in de komende jaren wordt opgevangen?

**Antwoord:**

De ontvangsten van de veilingopbrengsten komen niet ten gunste van de lenM begroting, maar komen ten goede aan de algemene middelen. Daarmee is het opvangen van een daling in de ontvangsten binnen de lenM begroting niet aan de orde. De verwachting is dat de versterking van het ETS op termijn leidt tot een hogere CO<sub>2</sub>-prijs, waarmee ook de veilingontvangsten toenemen.

96

**Vraag:**

Wat was de relatie tussen anders betalen voor mobiliteit en de maatregelen rondom het hoofdwegennet?

**Antwoord:**

Anders Betalen voor Mobiliteit, waarmee beoogd werd een kilometerprijs voor wegverkeer in te voeren, was als maatregel opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, naast diverse andere maatregelen zoals luchtschermen langs snelwegen. Verwacht werd dat door de invoering van betalen per gereden afstand, sprake zou zijn van onder meer een afname van het aantal voertuigkilometers, wat op positieve wijze bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Door het voortijdig beëindigen van het programma Anders Betalen voor Mobiliteit in 2010, waren compenserende maatregelen nodig om op termijn aan de luchtkwaliteitsnormen (gebaseerd op de EU Luchtkwaliteitsrichtlijn) te voldoen. Zoals gemeld in Kamerstuk 30 563, nr. 4 (d.d. 20 mei 2011) is het

maatregelenpakket van het NSL daartoe aangepast en is een tijdelijke subsidieregeling in het leven geroepen ter stimulering van Euro VI vrachtauto's en Euro 6 personenauto's.

97

**Vraag:**

In hoeverre heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de kosteneffectiviteit van de generieke en locatiespecifieke maatregelen in het kader van het NSL? Wat zijn de uitkomsten hiervan? Als dit niet heeft plaatsgevonden, waarom niet, gelet op de omvang en lange doorlooptijd van het NSL?

**Antwoord:**

De effecten van de maatregelen in het NSL zijn vooraf doorgerekend en de kosten zijn begroot. Daarbij is getoetst of alle maatregelen en projecten samen ervoor zorgen dat overal in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. De uitkomsten van het onderzoek zijn onderdeel van het kabinetsbesluit NSL (Kamerstukken 2008–2009, Bijlage blg-29033). De jaarlijkse monitoring van het NSL richt zich op de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang van maatregelen en projecten. Op deze manier wordt inzicht gegeven in de effecten van het gehele NSL-programma en niet van de individuele maatregelen. Het meest recente monitoringrapport is 9 november 2016 aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 30 175, nr. 247).

98

**Vraag:**

Is er een norm voor luchtkwaliteit waar geen gezondheidsrisico optreedt?

**Antwoord:**

Het RIVM heeft aangegeven dat zij geen mogelijkheden ziet om een grens vast te stellen waarbij gezondheidsrisico's uitgesloten zijn. Wel neemt de omvang van de gezondheidseffecten af bij dalende concentraties luchtverontreinigende stoffen. Het RIVM heeft mij laten weten dat in wetenschappelijk onderzoek gezondheidseffecten zijn gevonden bij niveaus onder de huidige normen.

99

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de vrijval van middelen in het kader van het niet publiceren van de compensatieregeling ten behoeve van de milieuzone?

**Antwoord:**

Met de tweede supplettoire begrotingswet zijn deze middelen enerzijds binnen artikel 20 Lucht en Geluid ingezet voor dekking van uitgaven voor steekproefcontroleprogramma's door TNO ter bepaling van praktijkmissies van voertuigen, alsmede voor opdrachten naar aanleiding van de dieselfraude. Anderzijds is een deel van deze middelen ingezet op artikel 19 Klimaat voor dekking van onder andere de Nationale Klimaatop. Overigens bereid ik momenteel, zoals gevraagd via de motie Ronnes (Kamerstuk 30 196, nr. 531), met het nog beschikbare budget en in overleg met een aantal belanghebbenden een compensatieregeling voor. Zie ook het antwoord op vraag 3 bij de Slotwet IenM 2016.

100

**Vraag:**

Wat is de resultaatverplichting voor de slimme en gezonde stad?

**Antwoord:**

De resultaatverplichting is het aangaan van bestuurlijke samenwerkingsafspraken over zeven pilotgebieden in zes steden en de uitvoering van de

gemaakte afspraken. Deze afspraken zijn vastgelegd in intentieovereenkomsten, die zijn terug te vinden op [www.slimmeengezondestad.nl](http://www.slimmeengezondestad.nl).

101

**Vraag:**

Welk deel van de afspraken op het gebied van duurzaamheid met de betreffende sectoren is op vrijwillige basis? Is er sprake van sancties als doelen niet worden gehaald? Zo ja, waaruit bestaan deze?

**Antwoord:**

Er zijn op het gebied van duurzaamheid veel wettelijke kaders en doelen. Voor het dichterbij halen van ambitieuzere doelen zijn met koplopers in bedrijfsleven, overheden, wetenschap en andere maatschappelijke instellingen «Green Deals», convenanten, ketenakkoorden en begin dit jaar het Grondstoffenakkoord gesloten. Deze zijn per definitie gesloten op basis van gezamenlijkheid, vrijwilligheid en vertrouwen. Zonder de gezamenlijke wil zullen immers die ambities niet gerealiseerd worden. Er zijn dan ook geen sancties opgenomen in deze akkoorden. Wel kunnen deze afspraken uitmonden in verdergaande (afrekenbare en te monitoren) afspraken van partijen. De Green Deal Verduurzaming AEC-bodemassen is daar een voorbeeld van. In 2020 wordt de huidige ruimte om bodemassen nog «vervuild» toe te passen geschrapt in de regelgeving. In andere gevallen worden door partijen bijvoorbeeld afspraken gemaakt voor een gezamenlijke verkenning naar concrete product vernieuwingen. Een voorbeeld daarvan is het kunststofketenakkoord dat leidt tot een herontwerp van kitkokers en verfemmers zodat zij in de afvalfase gemakkelijker zijn uit te sorteren en te recyclen. Andere voorbeelden zijn de Uitvoeringsagenda Duurzame Veehouderij of het Convenant Schone en Zuinige Agrosectoren.

102

**Vraag:**

Welke wettelijke doelen zijn op de betreffende sectoren van toepassing?

**Antwoord:**

Wat betreft milieubescherming en circulaire economie is op de betreffende sectoren een reeks van wettelijke kaders van toepassing. Soms is voorzien in kwalitatieve doelstellingen, zoals in het Besluit bodemkwaliteit waarin het stimuleren van hergebruik van steenachtige bouwstoffen en het voorkomen van het gebruik van primaire materialen voorop staat door producteisen te stellen aan de samenstellings- en emissiewaarden van die bouwstoffen. Soms zijn die doelstellingen kwantitatief van aard, zoals de beperking van de emissies naar bodem, water en lucht vanuit o.a. de Nitraatrichtlijn, de Meststoffenverordening, de Kaderrichtlijn Water, de Wet geurhinder en veehouderij en de Wet ammoniak en veehouderij. Voor verpakkingshout dient in 2022 45% gerecycled te worden. In 2022 dient het te verbranden of te storten huishoudelijk afval gehalveerd te zijn ten opzichte van 2012. Op deze wettelijke doelen is een bijbehorend toezichts- en handavingskader van toepassing. Overigens zijn de belangrijkste wettelijke doelen voor de landbouw in de Balans voor de Leefomgeving (PBL, 2016) opgenomen.

103

**Vraag:**

Op welke wijze worden burgers actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?

**Antwoord:**

lenM heeft onder artikel 21 geen generieke subsidies voor bedrijven of burgers. Onder dit artikel zijn alleen de subsidies voor ondermeer Milieu Centraal en Stichting Milieukeur opgenomen.

104

**Vraag:**

Op welke wijze wordt het midden- en kleinbedrijf (MKB) actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?

**Antwoord:**

De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) heeft als hoofddoel het bedrijfsleven (in het bijzonder het MKB) te ondersteunen, en doet dit onder meer met actieve informatievoorziening over subsidies via zijn website en doelgroepgerichte publicaties. De overheid publiceert verder alle subsidieregelingen via officiële bekendmakingen.

105

**Vraag:**

Op welke wijze wordt het bedrijfsleven actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?

**Antwoord:**

De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) heeft als hoofddoel het bedrijfsleven (in het bijzonder het MKB) te ondersteunen, en doet dit onder meer met actieve informatievoorziening over subsidies via zijn website en doelgroepgerichte publicaties. De overheid publiceert verder alle subsidieregelingen via officiële bekendmakingen.

106

**Vraag:**

Welke concrete maatregelen worden genomen om de hoeveelheid afval in tien jaar te halveren? Welke maatregelen liggen op terrein van de rijksoverheid, welke bij gemeenten, welke bij de burger en welke bij het bedrijfsleven? Welke financiële kaders passen hierbij?

**Antwoord:**

In het Rijksbrede Programma Circulaire Economie worden de ambities van het kabinet en de wensen van de Tweede Kamer voor een circulaire economie uitgewerkt. Eén van de doelstellingen daarvan is dat grondstoffen in bestaande ketens hoogwaardig worden benut. Het verminderen van de hoeveelheid afval levert daaraan een belangrijke bijdrage, zodat er meer grondstoffen in de keten behouden blijven. Het Rijksbrede Programma bouwt o.a. voort op het programma Van Afval naar Grondstof (VANG), gericht op een duurzamer gebruik van grondstoffen, en incorporeert de lopende acties daarvan. Het Rijk werkt daarbij samen met andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties aan de uitvoering.

Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie is er op gericht om gemeenten te helpen stappen te zetten naar een circulaire economie. Speerpunten zijn: afvalscheiding, preventie en het sluiten van grondstofketens. Het Rijk stelt de kaders, handhaaft deze en ondersteunt gemeenten. Gemeenten en hun afvaldiensten voeren het beleid uit. Een belangrijke taak van gemeenten is het motiveren van burgers en het zorgen voor kennis, hulpmiddelen en faciliteiten voor afvalpreventie en afvalscheiding.

Het programma VANG-buitenshuis richt zich op de kantoor-, winkel- en dienstensector (KWD-sector). Het Rijk ondersteunt hierbij initiatieven uit de samenleving om te komen tot meer en betere recycling van afval. Zo laat het Rijk onderzoek uitvoeren naar onder andere de knelpunten voor



afvalscheiding, wordt kennisuitwisseling tussen bedrijven gefaciliteerd en zijn er Green Deals gesloten. Binnen de Green Deals financieren NS, ProRail en organisatoren van festivals zelf concrete projecten om restafval te verminderen.

Voor het verpakkend bedrijfsleven geldt productenverantwoordelijkheid. Het verpakkend bedrijfsleven speelt daarmee een belangrijke rol bij het verduurzamen van de ketens papier, glas, hout, metaal en kunststof. Uit de voortgangsrapportage van de Raamovereenkomst Verpakkingen<sup>4</sup> blijkt dat hierbij goede voortgang wordt geboekt.

Gemeenten bekostigen het inzamelen van huishoudelijk afval middels hun afvalstoffenheffing. Zij ontvangen een vergoeding van het verpakkend bedrijfsleven voor het inzamelen van huishoudelijk verpakkingsafval. De inzameling van bedrijfsafval is voor rekening van de bedrijven die het afval produceren. Door het Ministerie van IenM wordt VANG gefinancierd vanuit het opdrachtenbudget op artikel 21.05 van de begroting.

In het kader van het Rijksbrede Programma Circulaire Economie verkent het Rijk samen met de maatschappelijke partners in de Transitieagenda Consumptiegoederen nieuwe verdienmodellen, retoursystemen en ketensamenwerkingsvormen.

Tot slot werken Rijk en de bedrijven uit de recyclingsbranche in het programma Meer en Beter Recyclen samen aan: meer recyclen en minder storten of verbranden van recyclebaar afval, en beter recyclen, met een hoger rendement voor mens, milieu en economie.

107

**Vraag:**

Hoe kan het dat de hoeveelheid afval, ondanks de doelstelling om de komende jaren tot een halvering te komen, is gestegen? Hoe wordt verklaard dat er ook over een aantal jaar gekeken geen sprake is van een dalende trend?

**Antwoord:**

In het Van Afval Naar Grondstof programma is de ambitie uitgesproken om de hoeveelheid afval die de economie verlaat via afvalverbrandingsinstallaties of stort, in 10 jaar te halveren, in de periode 2012–2022. In 2015 werd 7,9 Mton afval afkomstig uit Nederland aangeboden bij de stort of verbrandingsoven. In 2012 werd er nog 9,2 Mton afval uit Nederland aangeboden. Er is daarmee sprake van een daling.

108

**Vraag:**

Hoe groot is het aandeel buitenlands afval dat in Nederland wordt verbrand, zowel in percentage als in tonnen? Uit welke landen is dit afval afkomstig?

**Antwoord:**

In Nederland wordt in totaal 7,565 Mton<sup>5</sup> afval verbrand. De invoer vanuit het buitenland bedraagt 1,692 Mton afval. In percentage is dit 22,4% van de totale hoeveelheid afval die in Nederland wordt verbrand. De herkomst is voornamelijk vanuit het Verenigd Koninkrijk en daarnaast ook uit landen als Ierland en Italië.

<sup>4</sup> Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr. 133

<sup>5</sup> Bron: WAR 2016. De Werkgroep Afvalregistratie (WAR) onderzoekt jaarlijks de verwerking van afval in Nederland op stortplaatsen, in afvalverbrandingsinstallaties en bij GFT-verwerkers. In de WAR participeren het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Afvalbedrijven en de afdelingen Bodem+ en Afval en Materialen van Rijkswaterstaat.

109

**Vraag:**

Wat zijn de kosten en wat zijn de opbrengsten van het verbranden van afval afkomstig uit het buitenland?

**Antwoord:**

Afvalverbranding is in Nederland een vrije markt. Volgens de branche is er geen verschil in kostprijs voor de verwerking van Nederlands resp. buitenlands afval. Het verwerkingstarief voor Nederlands huishoudelijk restafval is gemiddeld ongeveer 80 euro per ton. Het meeste buitenlandse afval is vergelijkbaar met Nederlands huishoudelijk afval. Het is dan aannemelijk dat de verwerkingstarieven voor buitenlands afval hiermee vergelijkbaar zijn.

IenM heeft geen zicht op de opbrengsten van het verbranden van afval afkomstig uit het buitenland. Het gaat immers om een vrije markt.

110

**Vraag:**

Is een rangschikking te geven van gemeenten ten aanzien van hoeveelheden afval per inwoner?

**Antwoord:**

Door Rijkswaterstaat en de Koninklijke Vereniging voor Afval- en Reinigingsmanagement (NVRD) wordt ieder jaar een benchmark opgesteld van de resultaten van gemeenten op het gebied van afvalinzameling: de Benchmark Huishoudelijk Afval. Hierin zijn ook de belangrijkste afvalhoeveelheden en systeemkenmerken van de aan de benchmark deelnemende gemeenten weergegeven. De hoeveelheid afval per inwoner varieerde hierbij van 60 tot 392 kg in peiljaar 2015.

Zie: <http://analyse.bmha.nl/>

DisplayDashboard.aspx?key=LS49WZLN28&code=5UX6H&vl=nl-NL&p=18

111

**Vraag:**

Welke gemeenten gaan over of zijn overgegaan tot het belasten van restafval? Om welke bedragen gaat het?

**Antwoord:**

Door Rijkswaterstaat en de NVRD wordt ieder jaar een benchmark opgesteld van de resultaten van gemeenten op het gebied van afvalinzameling: de Benchmark Huishoudelijk Afval. Hierin zijn de belangrijkste afvalhoeveelheden en systeemkenmerken van de aan de benchmark deelnemende gemeenten weergegeven.

Uit de Benchmark is ook op te maken welke gemeenten gebruik maken van een gedifferentieerd afvaltarief voor huishoudelijk restafval. Het systeem en het tarief kunnen daarbij variëren per gemeente.

(zie: <http://analyse.bmha.nl/>

DisplayDashboard.aspx?key=LS49WZLN28&code=5UX6H&vl=nl-NL&p=18)

112

**Vraag:**

Kan worden toegelicht waar de subsidies in het kader van de Milieu investeringsaftrek (MIA) en vrijwillige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) terecht zijn gekomen? Met andere woorden, wat kan worden gezegd over de bedrijven, organisaties en burgers die de weg naar deze regelingen weten te vinden?

**Antwoord:**

De regelingen MIA en VAMIL zijn geen subsidieregelingen, maar fiscale regelingen. De MIA geeft extra investeringsaftrek op de winstbelasting voor bedrijven voor investeringen in technieken die milieuvriendelijker zijn dan de wettelijke norm voorschrijft. De VAMIL-regeling geeft ondernemers de mogelijkheid om op een zelf te kiezen moment de investering in een milieuvriendelijke techniek versneld af te schrijven. De regeling is alleen toegankelijk voor ondernemers. Alle Nederlandse ondernemers die inkomsten- of vennootschapsbelasting betalen, kunnen gebruik maken van de MIA\Vamil. De regelingen zijn onder meer interessant voor ondernemers in de agrarische sector, de scheepvaart en de industrie. Ook ondernemers die investeren in duurzaam vervoer, duurzame recreatie en duurzame gebouwen kunnen MIA\Vamil toepassen. Ongeveer 85% van de ondernemers die de weg naar deze regelingen weet te vinden, behoort tot het midden- en kleinbedrijf (MKB).

113

**Vraag:**

Waar worden de uitgaven aan de regelingen MIA en VAMIL verantwoord? Welke bedragen gaan er in deze regelingen om?

**Antwoord:**

RVO publiceert jaarlijks in juni de jaarverslagen MIA\VAMIL. Deze kunt u terugvinden op de site [www.jaarverslagenrvo.nl/miavamil](http://www.jaarverslagenrvo.nl/miavamil). In 2016 en 2017 was/is het budget voor de milieu-investeringsaftrek (MIA) € 97 mln en voor de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) € 40 mln.

114

**Vraag:**

Kan meer worden gespecificeerd hoe de middelen ten behoeve van de circulaire economie worden ingezet?

**Antwoord:**

De gevraagde specificatie is opgenomen in de artikelen 21.04, 21.05 en 21.06. Het gaat om uitgaven die betrekking hebben op het ontwikkelen van het Rijksbrede programma Circulaire Economie en om het aandeel van lenM in de inspanningen die opgenomen zijn in dit programma dat in september 2016 door het kabinet aan de Kamer is aangeboden. Voorbeelden zijn inspanningen rond o.a. MVI, het Europese voorzitterschap waarbij circulaire economie een belangrijk onderdeel was, het afvalbeleid/LAP en het programma Van Afval Naar Grondstof met daarin een reeks ketenprojecten. Dit Rijksbrede programma geeft langjarig richting aan alle activiteiten die de transitie naar een circulaire economie versnellen. Het kent ambities met als mijlpalen 2030 en 2050.

115

**Vraag:**

Hoe zijn burgers voorgelicht over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van verduurzaming van productieprocessen? Was dit een proactieve voorlichting? Zo nee, waarom niet? Om welke doelgroep ging het?

**Antwoord:**

Hiertoe heeft het ministerie een subsidie verleend aan Milieu Centraal. Milieu Centraal is dé vraagbaak over milieu in het leven van alledag voor een brede groep consumenten. Mensen vinden op de website [www.milieucentraal.nl](http://www.milieucentraal.nl) praktische tips, advies op maat en betrouwbare informatie om milieuvriendelijke keuzes te maken. In 2016 is Milieu Centraal naast de social platforms YouTube, Facebook, Twitter en LinkedIn ook gestart met

Pinterest en Instagram om burgers actief voor te lichten. Bovendien wordt vanuit het programma Duurzaam Doen actief contact gelegd met de mainstream consument om deze te verleiden tot meer duurzame keuzes. Concrete handelingsperspectieven stonden daarbij centraal.

116

**Vraag:**

Hoe vaak is er het afgelopen jaar door boerenbedrijven gebruikgemaakt van subsidiemogelijkheden (van zowel provincies als de rijksoverheid) voor het saneren van asbest op daken?

**Antwoord:**

De rijkssubsidieregeling verwijderen asbestdaken heeft in 2016 aan 3.568 (agrarische) ondernemingen subsidie toegekend voor het verwijderen van het asbestdak. Hiermee is ruim 3 mln. m<sup>2</sup> dak verwijderd. De provinciale subsidieregeling «zon erop, asbest eraf» was beschikbaar van 2013–2016 per provincie en tot zover het budget strekte. Van de provinciale regeling hebben meer dan 3.000 agrariërs gebruik gemaakt en hiermee is ca. 3,7 mln. m<sup>2</sup> asbestdak gesaneerd.

117

**Vraag:**

Ligt het in de lijn der verwachting dat alle daken in 2024 volledig asbestvrij zijn?

**Antwoord:**

Het kabinetsbeleid is gericht op een asbestdakenverbod vanaf 2024. Dit wordt gefaciliteerd door de subsidieregeling verwijderen asbestdaken en de programmatische aanpak. Er is een versnelling in sanering zichtbaar. In 2012 werd nog uitgegaan van 4,5 mln. m<sup>2</sup> per jaar, maar in 2016 was dat al 9,9 mln. m<sup>2</sup>. Een verdere versnelling is nodig en ligt voor 2017 in de verwachting gezien de toenemende betrokkenheid van decentrale overheden.

118

**Vraag:**

Welke subsidiepotten voor asbestsanering zijn er voor de komende jaren nog beschikbaar en met welk budget gaat dit gepaard?

**Antwoord:**

Voor de subsidieregeling verwijderen asbestdaken is door het kabinet vanaf 2016 tenminste € 75 mln beschikbaar gesteld. Gezien de vele aanvragen is het subsidieplafond zowel in 2016 als in 2017 opgehoogd. In 2016 is € 15 mln uitgekeerd en in 2017 is inmiddels het subsidieplafond tot € 25 mln opgehoogd. Met het huidige tempo zal in 2018, naar schatting, voor tenminste € 75 mln zijn aangevraagd.

119

**Vraag:**

Wat is de ontwikkeling van het budget voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de afgelopen vijf jaar?

**Antwoord:**

Het budget van de ILT heeft zich over de jaren 2012–2016 als volgt ontwikkeld: 2012: € 156.892, 2013: € 155.739, 2014: € 151.400, 2015: € 147.615 en 2016: € 156.957 voor de opeenvolgende jaren. Daarbij moet worden opgemerkt dat de doorvoering van de taakstellingen Rutte-I en Rutte-II van 2012 tot 2016 tot een daling van budget hebben geleid van ruim € 11 mln. Daarnaast hebben er taakverschuivingen plaatsgevonden waardoor het budget van de ILT steeg. De halverwege 2015 toegevoegde

taken van de Autoriteit woningcorporaties maken voor € 13 mln. deel uit van de omzet van de ILT in 2016.

120

**Vraag:**

Wat is het aantal inspecties en onderzoeken dat de ILT de afgelopen vijf jaar heeft uitgevoerd?

**Antwoord:**

Wat het aantal inspecties betreft zijn de aantallen voor de jaren 2012–2016 46.375, 43.004, 37.438, 36.514 en 90.972 respectievelijk. Dit betreft zowel de objectinspecties als ook de digitale inspecties. Het hoge aantal voor 2016 vloeit voort uit de door Ministerie BZK gevraagde 100% controle op energielabels bij verkoop van woningen (61.561 in totaal).

Wat de onderzoeken betreft zijn dat er voor de opeenvolgende jaren 1.280, 1.737, 293, 1.686 en 238 respectievelijk. De variatie in deze aantallen zijn een gevolg van het feit dat het begrip onderzoek in de verschillende jaarverslagen anders benaderd is. In sommige jaren zijn onderzoeken als inspecties geteld en in andere separaat als onderzoek.

121

**Vraag:**

Wat zijn de technische problemen bij de inspecties voor het wegvervoer?

**Antwoord:**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert op overbelading van vrachtwagens. Door middel van weegslussen in het wegdek op autosnelwegen, worden de aslasten van vrachtwagens digitaal gemeten en daarmee op overbelading gecontroleerd. De datagegevens bleken evenwel onvoldoende betrouwbaar om op basis daarvan volledig gedigitaliseerd handhavend te kunnen optreden. De gegevens uit de digitale meting worden nu gebruikt voor preselectie. Op basis daarvan worden vrachtwagens aangehouden en nagewogen. RWS onderzoekt hoe het digitale systeem kan worden geoptimaliseerd en naar verwachting kan volgend jaar gestart worden met het testen van de betrouwbaarheid van het nieuwe systeem.

122

**Vraag:**

Wat is de reden dat er minder interesse is vanuit het bedrijfsleven voor handhavingsconvenanten door de ILT?

**Antwoord:**

Een van de redenen dat er sprake is van minder convenanten is erin gelegen dat het aangaan van een convenant extra inzet vergt voor een ondertoezichtstaande. Voor de ondertoezichtstaanden die nog geen convenant hebben weegt dit niet altijd op tegen de toegevoegde waarde die van toepassing is.

123

**Vraag:**

In hoeverre zijn de tarieven van de ILT kostendekkend?

**Antwoord:**

De tarieven van de ILT dekken de kosten die de ILT maakt om de vergunningen te verlenen niet volledig. In 2015 heeft de ILT met behulp van een nieuw kostprijsmodel de kostendekkendheid van de tarieven per sector in kaart gebracht. De gemiddelde kostendekkendheid bedroeg 47%, waarbij de kostendekkendheid van de vergunningverlening voor de luchtvaart met 33% het laagst is en die voor het spoor met 72% het hoogst. Het kostprijs-

model en de berekeningen zijn door PricewaterhouseCoopers gevalideerd, het rapport van PwC, heb ik met mijn brief van 7 juni 2016 aan de Tweede Kamer over de vereenvoudiging van het tarievenstelsel van ILT en Kiwa meegestuurd (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 707).

124

**Vraag:**

Wat zijn precies de nieuwe werkzaamheden van de ILT op het gebied van het verbod op gratis plastic tasjes? Hoeveel van de 0,8 miljoen euro gaat hier naar toe?

**Antwoord:**

Vanwege diverse nieuwe werkzaamheden (plastic tasjes, Zwavelrichtlijn en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)) is vanuit I&M de bijdrage voor de ILT met € 0,8 miljoen verhoogd. Daarvan is in 2016 € 108.000 voor het verbod op plastic tasjes besteed, € 510.000 ten behoeve van de Zwavelrichtlijn en € 150.000 ten behoeve van de Wabo.

Op basis van ontvangen meldingen over verkooppunten die plastic tasjes gratis geven, heeft de ILT de betreffende verkooppunten aangeschreven. Bij grotere winkelketens en bij bedrijven waar meerdere meldingen over zijn ontvangen, zijn vervolgens inspecties uitgevoerd. Ook is een nader onderzoek gestart naar de gratis plastic tassen die supermarkten verstrekken bij bezorging van online bestelde producten.

125

**Vraag:**

Wat is de reden van de onderuitputting bij het Infrastructuurfonds en het Deltafonds? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat er sprake is van een overprogrammering en de filedruk toeneemt? Wat betekent de onderuitputting voor de aanpak van alle projecten?

**Antwoord:**

Op pagina 159 van het Jaarverslag HF XII is een toelichting opgenomen op het verschil tussen de begroting en gerealiseerde uitgaven op het Infrastructuurfonds (IF) en het Deltafonds (DF).

Een groot deel van het verschil wordt verklaard door overboekingen vanuit het IF naar andere begrotingen (zoals provincie- en gemeentefonds). Hiermee worden decentrale overheden in staat gesteld verkeer- en vervoervraagstukken op te pakken. Voor het Deltafonds heeft de ruim € 20 mln. met name betrekking op de overboeking naar het Provinciefonds in verband met een bijdrage aan de provincie Limburg ten behoeve van het project Ooijen-Wanssum.

Uit het Jaarverslag is te lezen dat op het wegenprogramma in 2016 meer is uitgegeven dan waar vooraf bij de begroting rekening mee werd gehouden. Binnen de budgettaire kaders wordt met aanleg en beter benutten van het wegennet gewerkt aan de doorstroming op het hoofdwegennet.

Er is dus geen relatie tussen onderuitputting op het Infrastructuurfonds of overprogrammering en een toename van de filedruk.

Het is onze inzet om aan het einde van het jaar budget en programma in overeenstemming te brengen, waarbij overprogrammering het instrument is om hierop te sturen. Gezien de dynamiek van de projecten in uitvoering is 100% uitputting niet altijd mogelijk. De onderuitputting heeft geen consequenties voor de aanpak van de projecten. De middelen zijn benodigd voor de uitvoering van de projecten en blijven daarvoor gereserveerd.

126

**Vraag:**

Waardoor wordt het verschil (begroot versus gerealiseerd) bij «investeringsruimte voor spoorwegen» verklaard?

**Antwoord:**

Op IF 13.08 worden (onder andere) risico's begroot maar geen uitgaven gerealiseerd. Indien risico's zich daadwerkelijk voordoen wordt het hiervoor benodigde budget overgeboekt vanuit de investeringsruimte naar het betreffende uitgavenartikel. De realisatie op dit artikelonderdeel is altijd nul.

127

**Vraag:**

Waardoor wordt het verschil (begroot versus gerealiseerd) bij «HSL» onder megaprojecten verklaard?

**Antwoord:**

Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 17.03 Infrastructuurfonds: de planning van met name de geluidsmaatregelen (€ 16 miljoen), de zettingsmaatregelen (€ 2 miljoen) en de afwikkeling van onteigeningsprocedures (€ 2 miljoen) is opgeschoven naar de jaren 2017 en verder. Hierdoor vallen de uitgaven in 2016 € 20 miljoen lager uit dan begroot.

128

**Vraag:**

Kan er een toelichting worden gegeven op de omvang van externe inhuur voor het project ERTMS, mede in relatie tot de vertraging? En kan dit ook voor het project Eenvoudig Beter worden toegelicht?

**Antwoord:**

De omvang van de belasting van het externe inhuurbudget ERTMS tot en met het einde van de planuitwerkingsfase bedraagt circa € 9 miljoen. De vertraging heeft geen effect op de omvang van het externe inhuurbudget. Het huidige inhuurbudget is toereikend voor de afronding van de planuitwerkingsfase.

De omvang van de externe inhuur voor Eenvoudig Beter bedroeg in 2016 circa € 3,5 miljoen. Vanwege het tijdelijke karakter en de specifieke opgaven van Eenvoudig Beter, is er voor het programma relatief veel externe capaciteit nodig. Om kennis binnen te halen en het draagvlak te vergroten wordt veel gewerkt met medewerkers van betrokken partijen zoals de decentrale overheden en inzet vanuit organisaties als het RIVM en RWS. Op onderdelen waar deze inzet niet toereikend is, of waar specialistische kennis ontbreekt, wordt gebruik gemaakt van externe inhuur.

129

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van de formele besluitvorming over de herpositionering van ProRail?

**Antwoord:**

Op 9 december 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de definitieve keuze van het kabinet om ProRail als ZBO te positioneren. In deze brief heb ik ook aangegeven de formele besluitvormingsfase te starten. Daarna heeft uw Kamer de motie Van Helvert en Geurts (Kamerstuk 29 984, nr. 703) ingediend. Ook is op 30 maart j.l. het antwoord op resterende vragen van de commissie over de «voorlopige conclusie positionering ProRail» controversieel verklaard. Het kabinet zal op dit dossier dan ook geen onomkeerbare stappen zetten en zal uw Kamer te zijner tijd

informereren over de formele procedure rond een wetsvoorstel als aan de motie Van Helvert en Geurts invulling is gegeven.

130

**Vraag:**

Kunt u inzicht geven in de stand van zaken van uw inzet ten aanzien van behoud en versterking van kennis en ervaring bij Rijkswaterstaat in navolging van uw brief op Kamerstuk 33 750-J, nr. 20?

**Antwoord:**

In de door u genoemde brief van 2 juni 2014 ging ik specifiek in op het kennisniveau op het gebied van waterveiligheid. In mijn brief van 16 juni 2015 heb ik gemeld dat door natuurlijke uitstroom en de krappe markt om deze te compenseren de ondergrens van 500 medewerkers die betrokken zijn bij dit werkveld was gepasseerd (Kamerstukken 34 000 J en 27 625, nr. 25). Om dit tijdelijk op te vangen werd en wordt sterker op externe kennis geleund. Om de instroom te bevorderen zijn de banden met de universiteiten aangehaald. Er zijn ook continu trainees op dit werkveld actief. Om een goed evenwicht te houden tussen in- en externe kennis organiseert Rijkswaterstaat meer allianties met marktpartijen, kennisinstellingen en andere overheden zoals waterschappen. Daarmee versterkt ook de kennisbasis bij Rijkswaterstaat. Daarnaast wordt ingezet op interne opleidingen en het leggen van sterkere verbindingen tussen dienstonderdelen, markt en kenniswereld door het werken met Communities of Practice. In deze communities worden onder andere kennis strategieën opgesteld, om in meer detail te bepalen welke kennis voor elk specifiek object nodig en beschikbaar is.

Algemeen en breder geldt dat vanaf begroting 2016 stapsgewijs in totaal 100 fte in 2018 aan werkzaamheden (IF en DF) die eerst door de markt werden uitgevoerd (de zogenaamde niet-kerntaken), wordt omgezet naar kerntaken waarvoor eigen personeel kan worden geworven. Daarnaast is bij begroting 2017 gemeld dat voor ICT kennis 50 fte aan niet kerntaken wordt omgezet en is aangegeven dat RWS een eigen ontwerp bureau opricht waarvoor de formatie met 20 fte wordt uitgebreid.

Juist om te borgen dat RWS voldoende kennis in huis heeft om haar regierol waar te kunnen maken en de afhankelijkheid van RWS van de markt te verminderen, zijn deze omzettingen structureel van aard. Het betreft vacatures op het gebied van techniek, inkoop, projectbeheersing en inspecties.

131

**Vraag:**

Welke afspraken zijn er gemaakt met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) over de tariefstijgingen in relatie tot de dienstverlening? Wat wordt verstaan onder een optimale dienstverlening? Welke consequenties heeft de overschrijding van een kpi (kritieke prestatie-indicator)-norm voor het CBR?

**Antwoord:**

De afspraken over dienstverlening staan centraal. Deze zijn vastgelegd in kern prestatie indicatoren (kpi's). Het CBR dient in haar begroting inzichtelijk te maken welke kosten moeten worden gemaakt om het betreffende niveau aan dienstverlening te halen. Het uitgangspunt is dat de tarieven op de kosten gebaseerd zijn. Het streven is een stabiele gematigde tariefontwikkeling.

De overschrijding van de kpi norm heeft tot gevolg dat het CBR alle zeilen bij moet zetten om op zo kort mogelijke termijn weer aan de norm te gaan voldoen. Het CBR doet dit ook door de aanname van nieuwe examinatoren en overwerk. In de praktijk blijkt de goede afstemming tussen vraag



en aanbod lastig omdat de ontwikkeling van de vraag moeilijk blijkt te voorspellen en het aanbod niet snel is aan te passen.

132

**Vraag:**

Welke afspraken zijn er gemaakt met het IBKI (instituut voor certificering en examinering in de mobiliteitsbranche) over de tarieven en de kostendekkendheid? Is er ooit onderzocht of deze werkzaamheden ook door een andere marktpartij kunnen worden uitgevoerd? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De tarieven worden vooraf ter goedkeuring aan mij voorgelegd. Jaarlijks wordt door IBKI, conform de kaderwet, verantwoording afgelegd over de uitvoering van de publieke taken en de mate van kostendekkendheid. Om tariefschommelingen te voorkomen hanteert IBKI een egalisatiereserve, waarover met mij afspraken zijn gemaakt.

De afgelopen jaren was er sprake van tevredenheid over de kwaliteit van dienstverlening; er was voor mij geen aanleiding om te overwegen de taken elders onder te brengen.