|  |  |
| --- | --- |
| **Vraagnummer** | **Vraag en Antwoord** |
| 1 | **Vraag:**Hoeveel extra CO2 wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?**Antwoord:**In de brief van de staatssecretaris van Economische Zaken, mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu, van 26 januari 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel-1271) is aangegeven:“In het onderzoek dat is bijgevoegd in de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 november 2011 ( Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13/blg-142118) , is aangegeven dat het effect van de totale landelijke snelheidsverhoging circa 1,7 kton per jaar bedraagt voor de NOx-emissie en circa 0,4 Mton voor de CO2-emissie. Hierbij is uitgegaan van het eindbeeld van de snelhedenkaart (130 km per uur op circa 77% van het autosnelwegennet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt.” |
| 2 | **Vraag:**Hoeveel extra NOx wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?**Antwoord:**Zie antwoord op vraag 1. |
| 3 | **Vraag:**Hoeveel extra fijnstof wordt er jaarlijks uitgestoten door het wegverkeer als gevolg van het verhogen van de maximumsnelheid?**Antwoord:**In het onderzoek dat is bijgevoegd in de Kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 november 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13/blg-142118), is aangegeven dat het effect van de totale landelijke snelheidsverhoging circa 33 ton per jaar bedraagt voor de PM10-emissie. Hierbij is uitgegaan van het eindbeeld van de snelhedenkaart (130 km per uur op circa 77% van het autosnelwegennet van Rijkswaterstaat), dat op termijn zal worden bereikt.”  |
| 4 | **Vraag:**Hoeveel mensen worden er extra ziek of komen voortijdig te overlijden door de extra emissies als gevolg van de hogere maximumsnelheden?**Antwoord:**In de brief van de staatssecretaris van Economische Zaken mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu van 26 januari 2016 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel-1271) is aangegeven:“De snelheid wordt alleen verhoogd, indien blijkt dat wordt voldaan aan de milieunormen. Daartoe wordt getoetst aan grenswaarden die tot stand gekomen op basis van onder meer de effecten ervan op de gezondheid. Deze grenswaarden vormen dan ook het toetskader bij de verkeersbesluiten tot snelheidsverhoging aangezien dat het niveau is op basis waarvan het vastgestelde beleid is gebaseerd, zoals dat eerder ook is voorgelegd aan de Tweede Kamer. Derhalve worden er bij de besluiten tot lokale snelheidsverhoging geen schattingen gemaakt in termen van gederfde levensdagen.”  |
| 5 | **Vraag:**Hoeveel mensen worden er extra ziek of komen voortijdig te overlijden door de extra fijnstofemissies als gevolg van de intensieve veehouderij?**Antwoord:**In de onderzoeksrapporten (zie Kamerstukken 28 973, nrs. 181 en 192) over de effecten van veehouderijen op de gezondheid van omwonenden (VGO) staat dat er in het VGO-onderzoeksgebied elk jaar gemiddeld 1.650 mensen met een longontsteking op 100.000 inwoners zijn. Daarvan worden ruim 200 longontstekingen veroorzaakt door het wonen in de buurt van een pluimveehouderij of geitenhouderij. Bij pluimvee wordt dit waarschijnlijk veroorzaakt door fijnstof en endotoxinen (schadelijke bestanddelen van bacteriën). Bij geiten is de oorzaak onbekend. Deze rapporten zijn te vinden op de website van het RIVM. |
| 6 | **Vraag:**Hoeveel stallen in de intensieve veehouderij zijn in 2016 gesloten omdat bij controle bleek dat ze teveel schadelijke stoffen uitstoten?**Antwoord:**Handhaving van milieuregelgeving voor stallen is een decentrale verantwoordelijkheid. Er is geen landelijk overzicht van stallen die in 2016 gesloten zijn**,** omdat zij teveel schadelijke stoffen uitstootten. |
| 7 | **Vraag:**Hoeveel eigenaren van sjoemeldiesels hebben een oproep gekregen voor een software-update? Hoeveel eigenaren hebben hieraan gehoor gegeven? Hoeveel hebben (nog) geen oproep gekregen?**Antwoord:**Alle ruim 160.000 eigenaren van een voertuig van de Volkswagengroep dat voor een software-update in aanmerking komt, hebben een oproep ontvangen. Daaraan hebben ruim 105.000 eigenaren (66%) reeds gehoor gegeven en de update uit laten voeren. |
| 8 | **Vraag:**Hoeveel NOx-uitstoot is voorkomen door software-updates van sjoemeldiesels en hoe verhoudt zich dat tot de denkbeeldige situatie dat al deze voertuigen gewoon aan de emissie-eisen hadden voldaan?**Antwoord:**Op verzoek van uw Kamer heeft de RDW een second opinion van de software-update bij Volkswagen uitgevoerd. In de vierde overzichtsbrief dieselfraude (TK 31209, nr. 202) is hierover gemeld dat uit testen bij twee voertuigen blijkt dat de NOx-uitstoot van deze voertuigen na de update lager is. Bij een RDE-test van een Volkswagen Polo gaat het om een afname van 13%, waarna de uitstoot nog ruim 700% boven de norm ligt. En bij een RDE-test van een Volkswagen Tiguan om een afname van 26%, waarna de uitstoot nog ruim 550% boven de norm ligt. Omdat een RDE-test wordt gekenmerkt door variatie van rijomstandigheden en omdat het slechts om twee metingen gaat, mag geen absolute betekenis worden toegekend aan deze percentages. Wel is het een goede indicatie dat de NOx-uitstoot onder normale rij-omstandigheden op de weg na de software-update lager zal zijn, waardoor de voertuigen weer voldoen aan de wettelijke eisen. Desondanks zijn deze emissies nog steeds fors hoger als in de situatie dat deze voertuigen aan de emissie-eisen hadden voldaan. |
| 9 | **Vraag:**Wat zijn de verwachte kosten van het hoger beroep tegen de uitspraak in de rechtszaak aangespannen door Milieudefensie over de luchtkwaliteit?**Antwoord:**Er worden onder meer kosten gemaakt voor de landsadvocaat (in verband met verplichte procesvertegenwoordiging) en inschakeling van deskundigen ter voorbereiding van het hoger beroep. Omdat deze voorbereidingen momenteel nog gaande zijn is het op dit moment nog niet goed mogelijk om een reële inschatting te maken van de verwachte kosten. |
| 10 | **Vraag:**Klopt het dat het Rijk geen onderzoek naar de emissies van voertuigen meer financiert, aangezien in de begroting op punt 20.01.01 (pagina 111) staat beschreven dat de bijdrage van het Rijk aan TNO voor het onderzoek naar emissies van voertuigen van ruim 3 miljoen euro in 2016 daalt naar minder dan twee ton in 2018 en niets voor de periode daarna?**Antwoord:**Nee, dit klopt niet. Er zijn al meerjarige opdrachten aan TNO gegund die in 2018 doorlopen. In 2018 wordt bezien of continuering van de onderzoeken ook in 2019 wenselijk is. |
| 11 | **Vraag:**Wat is er concreet gedaan met het voornemen om internationale treinreizigers te ontzorgen, zoals overeengekomen op de Passenger Rail Summit in 2016?**Antwoord:**Tijdens de spoortop van 2016 hebben Nederland, Duitsland, België en Luxemburg afgesproken om zich gezamenlijk in te zetten voor het verbeteren van de zogenaamde cross border Passenger services op grensoverschrijdende treinreizen. Er is een vierlandenplatform opgericht. In dat platform zijn de ministeries van België, Duitsland, Luxemburg en Nederland vertegenwoordigd en worden knelpunten op het vlak van Passenger services geïdentificeerd en samen met betrokken vervoerders en regionale overheden wordt gekeken naar mogelijke verbeteringen. In 2018 wordt, conform eerdere toezegging, over de voortgang gerapporteerd. |
| 12 | **Vraag:**Wat zijn de prognoses voor CO2-emissies voor de luchtvaart tot 2023 en daarna?**Antwoord:**De internationale burgerluchtvaart is op dit moment verantwoordelijk voor ongeveer 1,5% van de totale door de mens veroorzaakte CO2-uitstoot. Als de luchtvaart groeit zoals verwacht, en de emissies van andere sectoren nemen af in het kader van het klimaatbeleid, zal de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de mondiale CO2 emissies toenemen. Hoeveel die bijdrage zal zijn, is nu niet goed in te schatten. De luchtvaart heeft zichzelf in ICAO verband de volgende doelen gesteld om hun CO2 bijdrage te reduceren. Een verbetering van de  brandstofefficiëntie met gemiddeld 2% per jaar tot 2050, vanaf 2020 klimaatneutrale groei (het invoeren van een emissieplafond) en een 50% reductie van de uitstoot in 2050 ten opzichte van de uitstoot in 2005. Het ombuigen van toenemende luchtvaartemissies naar een halvering moet vooral worden gerealiseerd via mondiale CO2 compensatie en de toepassing van duurzame biokerosine. |
| 13 | **Vraag:**Is de verwachte groei van de luchtvaart te verenigen met de klimaatdoelstellingen?**Antwoord:**De verwachte groei van de luchtvaart zal vanaf 2020 moeten worden gereduceerd of moeten worden gecompenseerd zoals omschreven in het mondiale systeem dat in 2016 is vastgesteld. Of dit voldoende is of dat aanvullende maatregelen nodig zijn zal nader worden onderzocht. In het mondiale systeem zijn revisiemomenten voorzien die de mogelijkheid bieden tot verdere aanscherping. Tot 2020 moet de Europese luchtvaart daarnaast onder het emissieplafond van het EU ETS blijven. |
| 14 | **Vraag:**Hoeveel uitstoot van CO2 is bespaard met het Corporate Biofuel Programme van uw ministerie en KLM en hoe verhoudt zich dat tot de totale CO2-emissie van KLM?**Antwoord:**Het Corporate Biofuel Programme is een initiatief van KLM. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is op 26 oktober 2016 voor een periode van 3 jaar toegetreden en betaalt jaarlijks een bepaald bedrag waarmee KLM biokerosine kan kopen en de uitstoot van de reizen van medewerkers van het Ministerie van IenM wordt gereduceerd. De hoeveelheid ingekochte duurzame biokerosine is afhankelijk van de marktprijs en de beschikbaarheid. Eind 2016 kon slechts een beperkt deel van het toegezegde bedrag nog worden ingezet. Derhalve werd in 2016 met de bijdrage van IenM 38,61 ton biokerosine ingekocht, waarmee een CO2 besparing van 87,41 ton is gerealiseerd. Dit ten opzichte van een brandstofverbruik 96,75 ton van IenM medewerkers die met KLM vlogen. Dit staat gelijk aan 304,76 ton CO2. De gebruikte biokerosine leidt tot een gemiddelde CO2 reductie van 71.87% vergeleken met fossiele kerosine. |
| 15 | **Vraag:**Heeft het feit dat de tarieven van Schiphol veel lager zijn dan beoogd (plek negen in plaats van plek vier in de Europese ranglijst) bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van Schiphol voor prijsvechters? Is overwogen om met tariefstijging de groei te sturen?**Antwoord:**Het klopt dat het kostenniveau, uitgedrukt in het totaal van luchthavengelden, heffingen voor verkeersleiding en overheidsheffingen, op Schiphol relatief laag is. In het afgelopen decennium is Schiphol ten opzichte van de andere luchthavens in de benchmark “Luchthavengelden en Overheidsheffingen” aanzienlijk goedkoper geworden. In 2008 stond Schiphol, mede door de vliegbelasting, nog op een tweede plaats in de rangorde van duur naar goedkoop. Het is echter niet zo dat de prijs van een luchthaven de enige factor is die een rol speelt bij de keuze van low cost maatschappijen voor een luchthaven. Andere factoren zijn kwalitatieve aspecten van luchthavens, de beschikbaarheid van capaciteit op luchthavens en kenmerken van de lokale markt. De invloed van het kostenniveau op Schiphol op de aantrekkelijkheid voor low cost maatschappijen is dus niet eenduidig.Wat betreft sturingsmogelijkheden dient te worden opgemerkt, dat de luchthaventarieven van Schiphol kostengerelateerd moeten zijn. Dat houdt in dat Schiphol niet meer in rekening mag brengen via de luchthaventarieven dan de daadwerkelijke kosten. Regelgeving bepaalt waar Schiphol zich bij de tariefvaststelling aan moet houden. Veel flexibiliteit heeft de luchthaven daarbij niet.  |