

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017 (34550-XII), het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017 (34550-A) en het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2017 (34550-J).**

Helvert, M.J.F CDA
van

Vraag:

Graag een keuze van de staatssecretaris/minister: optie 1: Ophouden met de lappendeken aan verschillende regels in de verschillende gemeenten, met name op het gebied van de milieuzones; optie 2: De beloofde 4 miljoen euro beschikbaar stellen aan de ondernemers.

Antwoord:

De Tweede Kamer heeft gezegd niet 1 bord te willen om milieuzone's aan te geven. Indien een gemeente kiest voor een milieuzone, draagt de gemeente zelf zorg voor een eventuele compensatie voor ondernemers binnen de gemeente. Vanuit het rijk is aangeboden om de mogelijkheden te verkennen om ondernemers in omliggende gemeenten te compenseren.

Daarbij zijn twee zaken van belang. Op de eerste plaats de dieselfraude. Het is niet de bedoeling om te stimuleren dat een oude bestelauto wordt ingeruild voor dieselbestelauto's van Volkswagen AG die niet in overeenstemming zijn met de Europese typekeuringseisen.

Daarnaast heeft uw Kamer tijdens de behandeling van de Wet uitwerking Autobrief II de motie Schouten/Groot aangenomen waarin het kabinet wordt verzocht een opkoopregeling uit te werken voor oude dieselbestelauto's en deze te financieren uit de opbrengsten van de MRB-toeslag voor bestelauto's zonder roetfilter.

Dit laatste nieuwe feit, mede in relatie tot het zeer beperkte draagvlak bij gemeenten en bedrijfsleven voor de conceptregeling die eerder dit jaar aan hen is voorgelegd, heeft me doen besluiten even een pas op de plaats te maken.

Zodra in 2017 duidelijk is hoe de motie Schouten/Groot wordt uitgevoerd, zal ik een definitief besluit nemen in hoeverre het nog nodig is om de compensatieregeling milieuzones in werking te laten treden. Daarbij zal ik meewegen op welke wijze ik de middelen zo kosteneffectief mogelijk kan inzetten om de mobiliteit verder te verduurzamen.

Helvert, M.J.F CDA
van

Vraag:

Wil de staatssecretaris de binnenvaart meer gebruiken om het beleid ten aanzien van het terugdringen van giftreinen te handhaven?

Antwoord:

Ja. Als onderdeel van mijn maatregelenpakket om de overschrijdingen van de risicoplafonds uit Basisnet terug te dringen, verken ik de mogelijkheden om vervoersstromen van spoor naar binnenvaart te verplaatsen. Hierover heb ik uw Kamer op 3 oktober jl. geïnformeerd (Kamerstuknr. 30373, nr. 63).

Mulder, A.H. CDA

Vraag:

In hoeverre is er afstemming met BZ en EZ? Is de staatssecretaris betrokken bij de ontwikkeling van de energietransitiefaciliteit? Hoe kan de samenleving daarvan profiteren (van de faciliteit)? Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Antwoord:

Het gaat hier om een initiatief van EZ, waar BZ en IenM ambtelijk bij zijn betrokken. Mede door betrokkenheid van IenM is gewaarborgd dat de faciliteit een zodanige reikwijdte heeft dat private partijen met voorgenomen investeringen in alternatieve brandstoffen en CO2-reductie

ook toegang hebben tot de Energietransitiefaciliteit. Met de faciliteit kunnen bedrijven gemakkelijker vreemd vermogen aantrekken waarmee zij de zogenaamde *valley of death* kunnen overbruggen. Voor grotere investeringen kan de faciliteit in beginsel worden gecombineerd met Europese financiële instrumenten vanuit de Europese Investeringsbank EIB, zoals het EFSI of *Junckerfonds*.

Mulder, A.H. CDA

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid dit jaar afspraken te maken over duurzaam inkoop beleid en tevens de monitoring daarvan ter hand te nemen?

Antwoord:

Ja. Op 8 december dit jaar wordt met medeoverheden het manifest MVI ondertekend waarmee overheden afspreken binnen een half jaar voor hun eigen organisatie ambities vast te stellen ten aanzien van maatschappelijk verantwoord inkopen. Om de voortgang te monitoren wordt door de rijkspartners van het plan van aanpak MVI een benchmark en een systeem voor monitoring ontwikkeld. Begin 2017 wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Mulder, A.H. CDA

Vraag:

Is de minister bereid met het grondstoffenakkoord de aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid, het energieakkoord en de werelddoelen (SDG's)? Hoe gaat zij dat doen?

Antwoord:

Ja, met het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050', de Rijksinzet voor het Grondstoffenakkoord, wordt al aangesloten bij het topsectorenbeleid, het energieakkoord en de SDG's. Maar de vertaling daarvan dient concreet te worden in de samen met maatschappelijke actoren nader uit te werken Transitieagenda's en de aangekondigde interventies. Het is mijn streven om de Transitieagenda's voor de zomer van 2017 afgerond te hebben.

Mulder, A.H. CDA

Vraag:

Welke ruimte is er nog in het afvalstoffenfonds voor het stimuleren van een CO2 neutrale economie?

Antwoord:

- De middelen in het Afvalfonds kunnen uitsluitend worden besteed aan projecten die inzameling en recycling van verpakkingen verbeteren, projecten die tot doel hebben de hele verpakkingsketen sluitend te maken en projecten rondom gedrag van burgers.
- Het Afvalfonds is destijds ingesteld om de verpakkingsketen te verduurzamen.
- Het rijksbrede programma Circulaire Economie is gericht op een reductie van 50% in het gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en een 100% circulaire economie in 2050. Voor verpakkingsmateriaal worden uiteraard ook grondstoffen gebruikt en als zodanig dragen de middelen uit het Afvalfonds bij aan de realisatie van de circulaire economie.

Dik-Faber, CU

Vraag:

R.K.

Hoe staat het met de uitvoering van de motie om het gesprek aan te gaan over investeringen in fossiele energie?

Antwoord:

- Op 10 oktober jl. zijn door het lid Dik-Faber Kamervragen gesteld over de uitvoering van de motie Dik-Faber (ChristenUnie) en Van Veldhoven (D66) (Kamerstuk 31 793, nr. 143) in relatie tot berichtgeving over investeringen in fossiele energie.
- Op 28 oktober jl. heb ik te kennen gegeven dat de desbetreffende vragen helaas niet binnen de gebruikelijke termijn kunnen worden beantwoord.
- Ik ben in overleg gegaan met betrokken partijen en verwacht u de beantwoording voor het einde van het jaar te kunnen sturen.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Bent u bereid een Task Force in te stellen in samenwerking met de HISWA ten aanzien van Commerciële Cruise Vessels onder Nederlandse vlag?

Antwoord:

Nederland is internationaal koploper in het ontwerpen en bouwen van superjachten. Een deel van deze jachten wordt gebruikt voor recreatief gebruik door passagiers, de Commercial Cruising Vessels (CCV's). Vaak worden deze jachten in Nederland gebouwd, vervolgens onder een buitenlandse vlag gebracht en gaat de exploitatie van deze superjachten naar het buitenland. Het zou mooi zijn om meer bedrijvigheid met betrekking tot deze jachten in Nederland te laten plaatsvinden. Dat sluit goed aan bij de ambitie van de Maritieme Strategie.

Ik ben graag bereid te kijken wat mijn ministerie kan doen om de Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken voor CCV's. Dan denk ik bijvoorbeeld aan het implementeren van de Large Yacht Code 3 in onze Nederlandse wetgeving. Daarnaast ben ik al bezig om de dienstverlening van het Nederlandse scheepsregister te verbeteren, waardoor de Nederlandse vlag aantrekkelijker wordt, ook voor CCV's.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid het Programma Luchtkwaliteit te verlengen?

Antwoord:

Ja, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zal worden verlengd tot het moment waarop de Omgevingswet wordt ingevoerd.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Waarom moet er nog onderzoek worden gedaan naar statiegeld op lege flessen?

Antwoord:

In de Raamovereenkomst Verpakkingen, waarin o.a. aandacht wordt besteed aan statiegeld, is afgesproken deze overeenkomst te evalueren, zodat de resultaten van de evaluatie in 2017 en 2018 hun beslag kunnen krijgen. Er wordt onder andere aandacht besteed aan de inzameling van kunststofstromen. Inmiddels is een onderzoek naar de gehele kunststofketen rond verpakkingen van start gegaan. Zoals ik heb toegezegd tijdens het AO Circulaire Economie van 5 oktober zal bij de evaluatie ook onderzoek gedaan worden naar de verwachte effecten van

de invoering van statiegeld op kleine flesjes en blikjes.
Voor wat betreft de kleine flesjes en blikjes wordt er nu een pilot gedaan in ruim 80 gemeenten in samenwerking met Stichting Natuur en Milieu om te achterhalen hoe succesvol een retourpremie kan zijn.
Volgend jaar wordt deze proef geëvalueerd. Ik wil eerst deze pilot een kans geven en betrek de resultaten ervan bij de evaluatie van de Raamovereenkomst voor het onderdeel 'inzameling van kunststof verpakkingsafval'.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Wil de staatssecretaris een minimum CO2 prijs of CO2 heffing met een heffingsvrije voet voor elektriciteitsproductie uitwerken?

Antwoord:

- Betere beprijzing van CO2 is cruciaal om een tijdige en beheerste transitie in te zetten naar een klimaatneutrale economie.
- In Europa is in het kader van de herziening van de ETS-richtlijn het invoeren van een minimum CO2-prijs in het ETS als een optie naar voren gebracht. In andere discussies wordt de optie van een CO2-heffing boven een bepaald emissieniveau genoemd.
- Het kabinet wil echter eerst kijken naar andere opties om de prijsprikkel te verbeteren, met name gericht op de hoeveelheid emissierechten in het ETS.
- Op de werking en verdere versterking van het ETS wordt in de Energieagenda, die nog dit jaar aan uw Kamer wordt aangeboden verder ingegaan.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid in Europees verband te werken aan het afschaffen van de tweetakt brommer?

Antwoord:

Ik heb me in het verleden reeds ingespannen voor het afschaffen van tweetaktbrommers in Europees verband. Dit werpt binnenkort zijn vruchten af. Verordening (EG) nr. 168/2013 stelt vanaf 2017 strengere emissie-eisen aan brom- en snorfietzen met een nieuwe typekeuring en vanaf 2018 aan alle nieuwe brom- en snorfietzen. Naar huidig inzicht betekent dit het definitieve einde van de verkoop van tweetakt voertuigen, aangezien het erg duur is voor fabrikanten om deze aan de nieuwe emissie-eisen te laten voldoen. Ik heb uw kamer hierover overigens op 11 juli 2016 per brief geïnformeerd.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Is het kabinet bereid een actieplan op te stellen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren per 2027? Kan dit plan nog deze kabinetsperiode in de steigers worden gezet?

Antwoord:

Ik ben gestart met de voorbereiding van een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ik kan dit niet eenzijdig doen aangezien de meeste slachtoffers niet op de Rijkswegen vallen. Daarom wordt dit plan opgesteld met de andere overheden omdat we gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het formuleren van huidige en eventuele nieuwe doelen en het nemen van passende maatregelen. De

huidige doelen zijn gezamenlijk geformuleerd en uitgedrukt als aantal doden en ernstig verkeersgewonden in 2020. Ook zal dit in nauwe samenspraak gebeuren met de maatschappelijke partijen die zich betrokken voelen bij de verkeersveiligheid.

De nieuwe risicoaanpak die centraal zal staan in het Strategisch Plan zal met name de wegbeheerders handvatten geven om locatiespecifiek maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ik streef ernaar om in 2018 dit plan gereed te hebben.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om te kijken of bedrijven die afval krijgen van consumenten (bijvoorbeeld campings) ook gebruik kunnen maken van het Afvalfonds. Net als gemeenten dat kunnen?

Antwoord:

- De middelen in het Afvalfonds kunnen uitsluitend worden besteed aan projecten die inzameling en recycling van verpakkingen verbeteren, projecten die tot doel hebben de hele verpakkingketen sluitend te maken en projecten rondom het gedrag van burgers. Dat neemt niet weg dat we dit vraagstuk serieus nemen.
- In het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt aangegeven dat het kabinet samen met producenten, gemeenten en de afval- en recyclingsector een methodiek gaat bedenken om te komen tot de invoering van een eenduidig en efficiënt inzamelsysteem van huishoudelijk en bedrijfsafval, zodat consumenten altijd en overal hun afval gescheiden kunnen aanbieden en meer en beter kan worden gerecycled.

Dik-Faber, CU
R.K.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid de mogelijkheid te onderzoeken om een nieuwe GreenDeal Textiel te starten?

Antwoord:

Textiel is de eerste productketen die via een internationaal MVO convenant wordt opgepakt. In de uitvoering van dit in 2016 afgesloten convenant wordt met betrokkenen gewerkt aan een roadmap voor de circulaire economie in de mode- en de textielsector. Daarmee is voorzien in een aanpak vergelijkbaar aan een Green Deal.

Belhaj, S. D66

Vraag:

Hoe staat het met de uitvoering van de motie om internationale afspraken te maken over controles op de scheepvaart (in relatie tot zwavelreductie scheepvaart)?

Antwoord:

Ik heb Uw Kamer met mijn brief van 18 april 2016 (Kamerstuknr 21 501-33, nr. 588) uitgebreid ingelicht over de aanpak omtrent zwavelhandhaving. De Europese Commissie meldt dat de gemiddelde naleving op de zwavelnorm in de SECA's (zwavel emissie controle gebied) in de Noordzee en de Baltische Zee 95% is. In de SECA's wordt een vermindering van 50 tot 80% zwavel in de lucht gemeten. Daarnaast heeft de Kamer op 7 juni 2016 een motie Van Veldhoven/Belhaj (21501-33, nr. 603, was nr. 586) aangenomen. Voor

het AO van 8 december zal ik Uw Kamer hieromtrent informeren.

Belhaj, S. D66

Vraag:

Wat was de Nederlandse inzet in Parijs voor het CO2 reductieplan voor de scheepvaart?

Antwoord:

Ten aanzien van CO-2 reductie in de scheepvaart vorige week bij IMO lag de prioriteit van de Nederlandse inzet – gelijk aan de Europese inzet – bij het verder uitwerken en bekrachtigen van de verplichte dataverzameling over brandstofgebruik door schepen, zodat dit systeem medio 2018 van kracht kan worden. Dit is gelukt. Daarnaast is vorige week in IMO afgesproken dat er een strategie ontwikkeld wordt voor CO2-reductie in de scheepvaart. Ook dit was onderdeel van de Nederlandse en de Europese inzet. Onze inzet was verder om te bepalen wat de bijdrage van de scheepvaart aan de klimaatdoelstellingen van Parijs zou moeten zijn, om zo een gezamenlijke ambitie vast te stellen. Dit is in de laatste IMO vergadering nog niet gebeurd. Het onderwerp blijft wel hoog op de agenda van de IMO staan.

Belhaj, S. D66

Vraag:

Kan de minister een toelichting geven op de beleidsinhoudelijke gevolgen van de ruilvoet-tegenvaller in de begroting?

Antwoord:

- Als gevolg van de tegenvallende ruilvoetontwikkeling heeft het kabinet besloten tot ramingsbijstellingen op de departementale begrotingen. Voor de IenM begrotingen gaat het om een taakstelling van € 106 miljoen per jaar.
- Mede als gevolg van deze rijksbrede taakstelling is gekozen om beperkte aanpassingen te doen in de plannings van projecten. Zie ook pagina 12 van de begroting van het Infrastructuurfonds.
- Met een uitvoeringsprogramma op het Infrastructuurfonds van € 82 miljard tot en met 2030 werken we aan de beleidsambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze doelen, in termen van vlot, veilig en leefbaar, zijn geformuleerd voor 2040.
- De temporisering van deze projecten heeft geen effect op het behalen van de ambities uit de SVIR. In de recente MIRT-brief (34550 A nr. 9) is hier nader op ingegaan.

Veldhoven-
van der
Meer, S. Van D66

Vraag:

Wil het kabinet ervoor zorgen dat het SERrapport over fiscale stimulering Circulaire Economie zo spoedig mogelijk en het liefst voor de verkiezingen beschikbaar komt?

Antwoord:

Ik zal conform het verzoek van uw Kamer er bij de SER op aandringen zo spoedig mogelijk met het advies fiscale stimulering Circulaire Economie te komen.

Veldhoven-
van der D66

Vraag:

In 2016 is 10 miljoen vrij gemaakt voor veiligheid op het spoor. D66 kan

Meer, S. Van

dit niet terug vinden in de begroting. Wat is er uitgegeven en waarom?
Graag in cijfers overzicht.

Antwoord:

In de Najaarsnota zal ik u nader informeren over de € 10 mln. die is vrijgemaakt voor veiligheid op het spoor.

NS zal de extra bijdrage van IenM besteden aan:

- Inzet flexteams Veiligheid&Service na 22.00u op zondag t/m woensdag Q2 2017
- Inhuur beveiliging op stations
- Innovatieve toepassingen voor het hele OV.

NS is uiteraard al wel begonnen met de invulling van de maatregel. Ik zal uw Kamer hierover nader informeren

Veldhoven- D66
van der
Meer, S. Van

Vraag:

In 2012 heeft D66 al een amendement ingediend voor extra inspecteurs. Na aanleiding hiervan is een strategische analyse gemaakt. Echter blijft de vraag of er voldoende inspecteurs/financiële middelen zijn om met name de Wet Milieubeheer te handhaven. Hoe wordt de prioriteitsstelling/posterioriteit aangebracht? En wie bepaalt dat?

Antwoord:

In mijn brief van 8 maart 2016, Kamerstuk 34 300 XII nr. 67, heb ik de Kamer geïnformeerd over de benodigde strategisch georiënteerde analyse. De ILT is daarom begonnen met een transitie die de agenda in de komende periode nadrukkelijk zal blijven bepalen. Deze analyse maakt deel uit van het bredere programma "Koers ILT". Nadat het onderzoek is afgerond, zal ik u informeren over de resultaten en de conclusies. De strategische analyse geeft inzicht in de omvang van de maatschappelijke risico's. Mede op basis daarvan worden prioriteiten gesteld die worden opgenomen in het jaarlijkse meerjarenplan van ILT. Het meerjarenplan wordt vastgesteld door de inspecteur-generaal en wordt na mijn goedkeuring als onderdeel van de begrotingsstukken aan de Kamer verzonden.

Veldhoven- D66
van der
Meer, S. Van

Vraag:

Het Kabinet heeft middelen vrijgemaakt voor extra inspecteurs voor met name de regionale omgevingsdiensten. Hoe staat het daarmee?

Antwoord:

In het kader van het intensiveringsprogramma uitvoering SER Energieakkoord, is toegezegd 20 fte aan extra toezichthouders beschikbaar te stellen voor het toezicht op energiebesparing bij bedrijven. Binnenkort worden middelen aan Omgevingsdienst.nl beschikbaar gesteld om hier eind dit jaar een start mee te maken.

Veldhoven- D66
van der
Meer, S. Van

Vraag:

Hoe gaat het kabinet toezien op de afspraak uit het energieakkoord dat de energie-intensieve bedrijven 9 petajoule gaan besparen? Wil het kabinet dit betrekken in de analyse of er voldoende capaciteit is voor inspectietaken?

Antwoord:

Tot medio november 2017 krijgen de partijen die betrokken zijn bij het

SER-energieakkoord de mogelijkheid om een voorstel uit te werken voor de invulling van de 1-op-1 afspraken met de energie-intensieve industrie om 9 petajoule te besparen. Mocht dit niet lukken dan zal gekeken worden naar een energiebesparingsverplichting voor de energie-intensieve industrie. Hierbij zal vanzelfsprekend ook gekeken worden naar de inspectiecapaciteit.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

Gemeenten krijgen besluit over snelheidsverhoging door de strot geduwd. Bent u bereid hiermee een pas op de plaats te maken, mede met het oog op de verkiezingen?

Antwoord:

130 km per uur is de wettelijke maximumsnelheid op onze snelwegen, en we werken er naar toe om dat op een zo groot mogelijk deel van het snelwegennet in te voeren. Snelheidsverhoging wordt, conform het vastgestelde kabinetsbeleid doorgevoerd als dit past binnen de randvoorwaarde van veiligheid en de wettelijke normen voor milieu en natuur.

Hiervoor wordt de uitgebreide procedure gevolgd waarbij eerst een ontwerp-verkeersbesluit wordt genomen waarop alle belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

Wie is het bevoegd gezag en wie handhaaft bij Stable Isotopes waar het bedrijfsongeval was?

Antwoord:

Het bedrijfsongeval van juni 2016 betrof een niet nucleair incident. Er is naar aanleiding van het bedrijfsongeval een toezichthouder van de provincie Overijssel ter plekke geweest. De provincie is op grond van de Wabo sinds 1 januari 2016 bevoegd gezag geworden voor dit bedrijf en ook verantwoordelijk voor het toezicht.

Gelet op de door het bedrijf voorgenomen technische wijzigingen (medio 2017) zal één inrichting ontstaan. Het bedrijf zal daartoe een aanvraag voor de wijziging van de kernenergiewetvergunning indienen bij ANVS. Dit leidt tot een andere vergunningssituatie waarbij het bevoegd gezag zal overgaan naar de minister van Infrastructuur en Milieu en het toezicht naar de ANVS.

Omdat de veiligheid voor zowel de provincie als de ANVS van groot belang is mag er in de tussentijd geen onduidelijkheid zijn over het toezicht op dit bedrijf. Daarom is overeengekomen dat in deze overgangssituatie zowel de provincie als de ANVS - in overleg - toezicht zullen houden op het bedrijf Stable Isotopes. Hierbij zal een nauwe samenwerking tussen de inspecteurs plaatsvinden.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

Wat is uw visie op het betalen van een eigen bijdrage aan Inspecties?

Antwoord:

In het Kabinetsstandpunt inzake de doorberekening van handhavingskosten van 14 mei 2014 is uw Kamer geïnformeerd over de herziening van het rapport Maat Houden. Het algemene uitgangspunt dat in Maat houden 2014 is neergelegd is dat handhaving van wet- en

regelgeving in beginsel uit de algemene middelen moet worden gefinancierd, omdat deze activiteiten in de regel plaatsvinden ten behoeve van het algemeen belang.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

Wat is uw visie op het idee om gemeenten meer te laten experimenteren om emissievrij te worden (Bridging the gap)?

Antwoord:

Dat vind ik prima. Op sommige terreinen doen we al gezamenlijke experimenten zoals de zero emissie stadslogistiek. Daarnaast zijn vanuit de Crisis- en herstelwet die straks op gaat in de Omgevingswet experimenten voor verdergaande emissiereductie mogelijk. Zo loopt er momenteel in het kader van emissieloos telen bijvoorbeeld al een experiment rondom de opvang van restwater van glastuinbouwbedrijven. De Omgevingswet geeft lokale overheden ook meer ruimte om eigen afwegingen te maken ook als het gaat om emissies te beperken en daarvoor ook zelf doelen vast te leggen, en maatregelen te nemen die passen bij het lokale schaalniveau. Zo biedt bijvoorbeeld het omgevingsplan mogelijkheden om niet alleen regels te stellen over ruimtelijke ordening maar ook over emissies. Daarnaast blijven alle bestaande mogelijkheden vanzelfsprekend behouden, zoals verkeersmaatregelen, subsidies voor elektrische auto's.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

N.a.v de maatregelen die genomen zijn om vervoersstromen met gevaarlijke stoffen te verleggen, is er in de regio onduidelijkheid ontstaan over de aantallen treinen in Zuid-Limburg. Hoe zit dit precies?

Antwoord:

Met mijn brief van 3 oktober jl. (Kamerstuknr. 30373, nr. 63) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat sinds augustus 2016 een trein die twee keer per week acrylnitril en butadien vervoert tussen Geleen en Frankrijk, niet meer via de Brabantroute maar via Maastricht rijdt. Het ging in 2015 om in totaal 1800 wagens. Deze stroom wordt inmiddels niet meer met 2 maar met 4 à 5 treinen per week vervoerd. Dit zijn dan wel gecombineerde treinen die naast genoemde gevaarlijke stoffen ook niet-gevaarlijke stoffen vervoeren. Het vervoer past binnen de gestelde risicoplafonds.

Tongeren, L. GL
Van

Vraag:

Wilt u reageren op de uitspraken van Nijhuis over het afschaffen van prijsvechters in de luchtvaart?

Antwoord:

De heer Nijhuis vroeg in het interview aandacht voor maatschappelijk verantwoord vliegen. Ik juich toe dat consumenten goed nadenken over hun vervoerskeuze. Wel is het zo dat alle luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen aan strenge veiligheidseisen en regels over bijvoorbeeld arbeid en milieu. Dat geldt ook voor prijsvechters; zij vallen in Europa bijvoorbeeld ook onder de EU emissieheffingen (ETS).

Houwers, J Houwers

Vraag:

Spoor Welke besluiten gaat de staatsecretaris in haar resterende kabinetsperiode nog nemen op het gebied van spoorveiligheid? En wat gaat de staatssecretaris verder doen aan de drukte in de treinen? Er moeten ook praktische uitvoeringen komen. Wat gaat de staatssecretaris

doen om het voor de reiziger goed te maken?

Antwoord:

Op 21 juni 2016 heb ik uw Kamer met de Beleidsimpuls Railveiligheid geïnformeerd over mijn prioriteiten op het gebied van spoorveiligheid voor de periode 2016-2020 (Kamerstuknr. 29893, nr. 204). Voorafgaand aan het AO Spoorveiligheid op 10 november a.s. informeer ik uw Kamer over de laatste stand van zaken in de uitvoering van de Beleidsimpuls. Wat betreft de aanpak van de volle treinen problematiek, voert NS het vorig jaar december afgesproken maatregelenpakket uit. Daarbij zijn inmiddels verschillende maatregelen genomen om de beschikbare vervoercapaciteit te vergroten, zoals het inzetten van reserves, het uitstellen van niet noodzakelijk onderhoud, het optimaliseren van de verhouding 1e en 2e klasse en de spoedbestelling van sprinters (de zgn. Flirt). Daarnaast heeft NS een maatwerkeraanpak op specifieke drukke trajecten ingezet, wordt via de 'pits stop' aanpak het onderhoud aan de treinen versneld uitgevoerd en zijn afspraken gemaakt met het eigen personeel om de spits te mijden. Deze maatregelen lopen ook in 2017 door. In december stromen de eerste nieuwe Flirts de nieuwe dienstregeling in. Medio 2017 zal de instroom afgerond worden.

Houwers, J Houwers

Vraag:

Verkeersveiligheid en zorgen over toename slachtoffers. De minister heeft toegezegd om beter de ongevallen en de oorzaken daarvan te registreren. - Hoe ver is het daarmee? Stand van zaken? - Heeft de minister al beter zicht op oorzaken van ongevallen?

Antwoord:

- Ik houd al jaren bij hoeveel doden en ernstig verkeersgewonden er vallen in het verkeer en ik informeer uw Kamer met regelmaat daarover.
- Ook ben ik naar aanleiding van uw motie bezig met het verrijken van de databases met nieuwe informatie. Ik heb u daarover voor het laatst geïnformeerd op 18 november 2015, dit betreft de brief over het aantal ernstige verkeersgewonden in 2014, waarin wordt ingegaan op o.a. ambulancedata en STAR (smart traffic accident reporting).
- Alleen een diepteonderzoek per ongeval levert informatie op over wat er in de laatste seconden voor een ongeval plaats vond. Bijvoorbeeld of iemand met een smartphone bezig was.
- Ik doe gerichte diepteonderzoeken naar specifieke typen ongevallen, zoals fietsongevallen waarover volgend jaar gegevens beschikbaar komen. Ik hoop daaruit ook informatie te krijgen over smartphonegebruik.
- Ik ga met een risicogestuurde aanpak aan de slag, zodat we proactief met de andere wegbeheerders handvatten ontwikkelen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.
- Hier zal ik in het nieuwe strategische plan verkeersveiligheid samen met de andere wegbeheerder invulling aan gaan geven.
- Ik ga u komende maand nog informeren over hoe ik bijvoorbeeld om wil gaan met appen op de fiets.
- Ook blijf ik inzetten op vergroten van de fietsveiligheid en heb ik €30 miljoen gereserveerd voor het verlengen van het programma Meer Veilig om de infrastructuur op rijkswegen te verbeteren.

In mijn brief eind dit jaar waarin u nog geïnformeerd wordt over het

aantal ernstig verkeersgewonden in 2015 zal ik nader ingaan op een aantal vorderingen die zijn gemaakt.

Houwers, J Houwers **Vraag:**
De lokale ruimtelijke opgave. Hoe ziet de minister de samenhang in de ruimtelijke opgave? Ik heb begrepen dat dit met verbinding wordt gebracht via gebiedsagenda's. Hoe ziet dat er in de praktijk uit? Wiens taak is dit? Provincies of het Rijk?

Antwoord:
De gebiedsagenda's die in het kader van het MIRT worden opgesteld, hebben tot doel de hoofdogaven van de Regio en het Rijk in een gebied te voorzien van mogelijke meekoppelkansen in de regio. Op deze wijze kunnen we werk met werk maken. De gebiedsagenda's vormen zo een kader voor de programma's en projecten in het MIRT. Daarmee neemt het Rijk de verantwoordelijkheid van de Regio niet over.

Houwers, J Houwers **Vraag:**
De staatssecretaris is bezig met het opsturen van nieuw landelijk afvalplan. - met welke partijen wordt er samengewerkt? - hoe wordt het LAP vormgegeven? - wat gaat het LAP omvatten? Zou asbest ook geen onderdeel uit moeten maken van dit LAP?

Antwoord:

- Bij het opstellen van het LAP3 is samengewerkt met vertegenwoordigers van de inzameling- en recyclingsector en met mede-overheden en inspectiediensten.
- In LAP3 wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende vormen van recycling. Vormen van recycling die leiden tot het langer in de keten houden van materialen, moeten de voorkeur krijgen boven andere vormen.
- LAP3 besteedt aandacht aan innovaties die een bijdrage aan het afvalbeleid en aan de transitie naar een circulaire economie leveren. Het uitvoeren van experimenten wordt soepeler.
- LAP3 besteedt aandacht aan het omgaan met afvalstoffen waarin 'zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)' voorkomen. Het doel is om op basis van een risicobenadering een goede balans te vinden tussen het elimineren van ZZS enerzijds en het belang van recycling van grondstoffen met ZZS anderzijds.
- In een deel van LAP3 is voor verschillende actoren beschreven welke mogelijkheden er zijn om een bijdrage te leveren aan de circulaire economie, zowel door aankoop van grondstoffen en producten, als het afdanken ervan.
- Om de belangrijke rol van het LAP in de transitie naar een circulaire economie te benadrukken, is gekozen voor "Slimmer omgaan met grondstoffen" als ondertitel van LAP3.
- Ook asbest maakt onderdeel uit van het LAP (sectorplan 37)

Houwers, J Houwers **Vraag:**
Is het mogelijk om de vergoeding voor het gebruik van het spoor ten behoeve van het vrachtvervoer te verlagen?

Antwoord:
Nee. Dat is nu niet aan de orde. De gebruiksvergoeding is voor dit jaar en 2017 vastgesteld. Ik heb uw Kamer hierover met mijn brief van 29 juni jl. geïnformeerd. (Kamerstuknr. 29984, nr. 672). Op dit moment werk ik

aan een herziening van de gebruiksvergoeding met als doel stabiele, meerjarige tarieven en draagvlak bij de vervoerders. Dit wordt ondermeer uitgewerkt in een AMvB waarbij het streven is om deze in het voorjaar aan uw Kamer voor te leggen.

Houwers, J Houwers

Vraag:

VVN heeft aangegeven dat gebruik van de smartphone een belangrijke oorzaak is van ongevallen. Is het mogelijk om bij ongevallen achteraf te controleren of er kort voorafgaand aan het ongeval een smartphone gebruikt is? Wat vindt de minister van dit idee? En kan zij onderzoeken of die uitvoerbaar is?

Antwoord:

- Ik zal onderzoeken of en wat er mogelijk is om bij ernstige ongevallen te achterhalen of er sprake is van smartphonegebruik en of de relatie te leggen is met het ongeval.
- Momenteel doe ik gerichte diepteonderzoeken naar specifieke groepen ongevallen, zoals fietsongevallen. Volgend jaar komen hierover gegevens beschikbaar. Ik hoop daar ook informatie uit te krijgen over smartphonegebruik in relatie tot het ongeval.

Houwers, J Houwers

Vraag:

Voor de topsector transport: Er is een tiental acties benoemd voor de periode 2015-2020. Aangegeven wordt dat in 2017 deze punten verder worden aangescherpt. Maar is het geen tijd voor actie in plaats van het verder aanscherpen van de doelen?

Antwoord:

De acties van de Topsector Logistiek draaien op volle toeren. Bedrijven en andere overheden onderschrijven de acties en investeren daarin. De acties worden gemonitord aan de hand van Key Performance Indicators (KPI's). De tussentijdse resultaten laten een goede voortgang zien:

- De streefwaarde van extra omzet van Ketenregieactiviteiten aan het BBP (€ 17,3 mrd.) is reeds gerealiseerd.
- Het aantal vrachtkilometers dat van de weg wordt gehaald en CO2 besparing is eind dit jaar bekend. Wel zijn al resultaten van diverse projecten bekend. Zo levert in de actie Synchronodaal het project in Zeeland rond de uiensector een reductie op van 1,5 miljoen weggilometers en 1500 ton CO2.
- Het aantal bedrijven dat zich met logistieke of ketenregie activiteiten vestigt in Nederland groeit. In 2014 zijn 79 vestigingen geregistreerd.
- Uitstroom van gekwalificeerde professionals met een logistieke opleiding in de arbeidsmarkt is gestegen met 29%.

Cegerek, Y. PvdA

Vraag:

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen uitbreiding van de Drugs Task Force in Brabant en Zeeland naar Gelderland? En in hoeverre is het principe van -de vervuiler betaalt- van toepassing?

Antwoord:

De genoemde taskforce in Brabant en Zeeland richt zich op de integrale

aanpak van georganiseerde ondermijnende criminaliteit en heeft daarbij een veel bredere werking dan alleen drugsafvalopruiming. Bij de inzet van een taskforce ondermijnende criminaliteit is het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet inhoudelijk betrokken. Het is aan de minister van Veiligheid en Justitie om aan te geven of een dergelijke taskforce zou moeten worden uitgebreid.

Vorig jaar is bij amendement incidenteel geld vrijgemaakt voor opruimen van drugsafval (3 x € 1 mln). Er wordt nu bezien hoe een duurzaam financieringssysteem kan worden opgezet waarin voor zover mogelijk het principe van 'de vervuiler betaalt' wordt meegenomen.

Hoogland, D. PvdA

Vraag:

Snorscooters naar de rijbaan. Wanneer kan dit gaan gebeuren in Amsterdam?

Antwoord:

Na de internetconsultatie zal voorhang van de ontwerp AMvB bij uw kamer en advies van RvS aan de orde zijn. Inwerkingtreding zal op z'n vroegst 1 juli 2017 kunnen plaatsvinden. Afhankelijk van de hoeveelheid en de aard van de reacties op de internetconsultatie streef ik naar voorhang begin 2017. Na in werking treden van de AMvB, kunnen gemeenten aan de slag en een verkeersbesluit nemen.

Hoogland, D. PvdA

Vraag:

Sterke groei openbaar vervoer in de steden, hoe kan die groei op een schone manier geacommodeerd worden (zie ook rapporten PBL en CBS), wat betekent dit voor de BDU; kortom kunt u ons een toekomstbeeld over het openbaar vervoer in de steden doen toekomen?

Antwoord:

Zoals u weet onderzoek ik samen met de decentrale overheden (provincies en metropoolregio's) de betaalbaarheid van het regionaal OV, waaronder ook het openbaar vervoer in steden valt. Over het uitvoeren van deze analyse bent u dit voorjaar geïnformeerd. Het blijkt dat in de toekomst de financiële stromen niet meer gelijk op gaan met de kostenstijging. Met de decentrale overheden onderzoek ik nu welke financiële handelingsperspectieven er zijn om deze discrepantie zo klein mogelijk te houden. Komend voorjaar worden de uitkomsten van dit onderzoek, en dus ook wat dit mogelijk betekent voor de BDU, op de landelijke OV en Sportafel besproken, waarna ook uw kamer wordt geïnformeerd.

In december kom ik samen met de regio's met een Toekomstbeeld OV. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de steden.

Cegerek, Y. PvdA

Vraag:

Is de stas bereid in het programma CE het project smart delta resources in Zeeland te ondersteunen (pleidooi Balkenende)?

Antwoord:

In het recente Bestuurlijke Overleg voor het MIRT is gesproken over een aantal initiatieven uit Zeeland. Onder meer is daar ook gesproken over de casus waar het lid Cegerek naar vraagt. We hebben daarbij afgesproken om te onderzoeken of de casus aanknopingspunten biedt om praktijkkennis op te bouwen over het verduurzamen van de procesindustrie in een publiek/private context.

De minister van Economische Zaken en ik staan open voor de aanbevelingen en suggesties die de regio op basis van deze case aandraagt en zijn bereid om met de Zeeuwse regio mee te denken langs welke lijnen die ambitie ingevuld kan worden. De regio heeft daar dan het voortouw bij. Ik wil dit graag op deze wijze ondersteunen. Bovendien is reeds toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling van Economische Zaken om met de provincie Zeeland en de betrokken regionale partijen te bekijken in hoeverre de bestaande instrumenten en middelen ingezet kunnen worden voor Smart Delta Resources.

Cegerek, Y. PvdA

Vraag:

Is de minister in gesprek met de sector over de vergroening van de scheepvaart? Bijvoorbeeld over de ombouw van motoren en energiebesparende maatregelen? Hoe maakt de minister dit tot een succes?

Antwoord:

Ik ben voortdurend in gesprek met de scheepvaartsector om schepen te vergroenen, en maak ook afspraken in internationaal verband. Zeer recent zijn in IMO afspraken gemaakt over het terugdringen van de zwaveluitstoot van schepen via een strenge mondiale zwavelnorm van 0,5% vanaf 2020. Daarnaast zijn de Noordzee en de Oostzee beiden aangewezen als gebieden waar vanaf 2021 een strengere norm zal gelden voor de uitstoot van NOx (stikstofoxide). Deze norm is ruim 70% strenger dan de oude norm. Deze besluiten zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de vergroening van de scheepvaartsector. Het is aan de sector zelf om te bepalen op welke wijze zij aan deze normen voldoet, via nieuwe motoren, via scrubbers om de uitstoot van emissies te reduceren of via schone brandstof. Verder gaat de IMO een strategie ontwikkelen voor CO2 reductie. Ook heb ik een Green deal Scheepsafvalketen met de sector gesloten die de hoeveelheid afval aan boord van schepen beperkt en ook de afgifte van (plastic) afval in de havens, het scheiden en recyclen verder zal verbeteren.

Cegerek, Y. PvdA

Vraag:

Hoe kijkt de minister aan tegen de invoering van een stookalarm zoals in België?

Antwoord:

- Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de ontwikkelingen in Vlaanderen, waar de Vlaamse Milieumaatschappij op dagen met een verminderde luchtkwaliteit de bevolking adviseert om geen hout te stoken als bijverwarming of om sfeer te creëren.
- In Nederland wordt het publiek voortdurend geïnformeerd over de actuele en verwachte luchtkwaliteit via pagina 711 van Teletekst, via de website van het landelijk luchtmeetnet en de app 'Mijn luchtkwaliteit'
- Via de website en de app worden aparte adviezen voor gevoelige groepen gegeven, deze worden gebruikt door bijvoorbeeld mensen met luchtwegaandoeningen etc. Ook is het mogelijk een persoonlijke alarmdrempel in te stellen.
- Daarnaast is een initiatief in ontwikkeling dat sterk lijkt op wat de Vlamingen doen: de gemeente Nijmegen maakt in het kader van het programma Slimme en Gezonde stad met financiering van IenM een mobiele website die aangeeft of het op dat moment –

gezien de luchtkwaliteit en het weer – verstandig is om te stoken of juist niet. Deze site zal niet alleen in Nijmegen beschikbaar zijn, maar zal worden geladen met landelijke data en dus voor iedere Nederlander op zijn of haar locatie te raadplegen zijn. Deze zal naar verwachting dit jaar nog online komen.

Ouwehand, E PvdD

Vraag:

Motie Duurzaam Door van de PvdD is aangehouden naar 2016. De staatssecretaris voelde voor de Motie, maar hield aan. EZ investeert wel in Duurzaam Door, IenM in de begroting niet. Komt er een bijdrage van IenM aan Duurzaam Door?

Antwoord:

Nog voor het Kerstreces zal de minister van Economische Zaken de plannen voor Duurzaam Door 2017-2020 aan uw Kamer sturen. Vanuit de begroting van het ministerie van Economische Zaken is hiervoor € 3,5 miljoen per jaar beschikbaar. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu is voor 2017 € 100.000 voor Duurzaam Door gereserveerd.

Madlener, B. PVV

Vraag:

Is de reden dat files toenemen een gevolg van ongelukken veroorzaakt door vrachtwagens?

Antwoord:

Begin 2013 heb ik de Tweede Kamer als volgt geïnformeerd over ongevallen met vrachtwagens.

Uit de fileregistraties van Rijkswaterstaat bleek toen dat minder dan 1 % van het aantal files op het hoofdwegennet een oorzaak had die is gerelateerd aan incidenten met vrachtverkeer.

Ongeveer een kwart hiervan betrof ongevallen met betrokkenheid van vrachtverkeer. De overige incidenten betroffen bijvoorbeeld vrachtwagens die waren gestrand vanwege pech of vanwege overschrijding van de maximumhoogte bij een tunnel.

Indien wordt gekeken naar de filezwaarte (dit is de lengte maal de duur van een file), dan bedraagt deze circa 2,5 %. Conclusie uit deze cijfers is dat files gerelateerd aan incidenten met vrachtwagens dus weinig voorkomen, maar dat deze files wel relatief lang zijn en het relatief lang duurt voordat zij zijn opgelost.

In de publieksrapportage van Rijkswaterstaat waarin wordt gerapporteerd over de jaarlijkse filecijfers, zal ik u op de hoogte houden van de ontwikkelingen rond files en incidenten met vrachtwagens. Deze rapportage verschijnt in het eerste kwartaal van 2017 en zal een beeld geven over het jaar 2016.

Madlener, B. PVV

Vraag:

Snelhedenbeleid: wanneer komen er overal 100 en 130 borden in plaats van 80 en 110?

Antwoord:

Ik kan de heer Madlener gerust stellen ten aanzien van borden met 110; die zijn er niet en komen er ook niet. De wettelijke maximumsnelheid op snelwegen is 130 km per uur. Alleen als het nodig is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid of milieu geldt een lagere maximumsnelheid: 80, 100 of 120 km per uur.

Jaarlijks worden de trajecten waar 130 km per uur geldt uitgebreid daar

waar dit mogelijk is binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu. Hierdoor ontstaan steeds langere trajecten met één maximumsnelheid. Ik verwacht dat op termijn op 77 procent van de snelwegen 130 km per uur gereden kan worden.

Madlener, B. PVV

Vraag:

Gaat IenM nu concreet aan de slag met het meldpunt slimme wegaanpassingen?

Antwoord:

Ik sta open voor slimme burgerinitiatieven (zoals de genoemde Sijssling-variant voor het Prins Clausplein). Vragen, opmerkingen of initiatieven aan het wegennetwerk kunnen altijd worden aangemeld bij Rijkswaterstaat via het Landelijk Informatienummer (0800-8002) of door het invullen van het contactformulier op de website van Rijkswaterstaat.

Madlener, B. PVV

Vraag:

In Zuid-Nederland zijn er veel problemen met buitenlandse kentekens - vanwege de Belgische tolheffing - wanneer komt het Rekenkamer onderzoek?

Antwoord:

Met betrekking tot de problemen vanwege de Belgische tolheffing, praat ik regelmatig met mijn Vlaamse collega Weyts. Zoals eerder aangegeven onderzoekt RWS of de invoering van de Belgische kilometerheffing voor vracht op 1 april 2016 leidt tot verkeerseffecten in Nederland. Overlast door vrachtwagens in de grensgemeentes zoals Chaam en Baarle-Nassau is niet nieuw. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en luchtkwaliteit is het onwenselijk als vrachtauto's onnodig door dorpen rijden. Het nemen van verkeersmaatregelen op het onderliggend wegennet is aan de desbetreffende wegbeheerders. Het overleg met gemeenten en provincies daartoe wordt geïntensiveerd.

Daarnaast heeft de Algemene Rekenkamer mij nog geen onderzoeksvoorstel toegestuurd over buitenlandse kentekens die in Nederland rondrijden.

Madlener, B. PVV

Vraag:

Wanneer zorgt u voor minder hinderlijk flitsen om de staatskas te spekken? En gaat u meer politiecontroles houden op de gevaarlijke punten?

Antwoord:

Handhaving d.m.v. digitale handhavingmiddelen (zoals flitspalen en trajectcontroles) is efficiënt en er is sprake van 100% controle op de betreffende plek. Handhaving door de politie is daarentegen arbeidsintensief en kost veel capaciteit.

Zowel de handhaving met digitale handhavingmiddelen als handhaving door de politie vindt plaats op plekken waar dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Overigens onderzoekt het kabinet ook hoe uitvoering kan worden gegeven aan de motie Zijlstra/Samsom waarin de regering wordt verzocht om, de voorbereidingen te treffen om de opbrengsten van verkeersboetes niet langer in de begroting van VenJ te laten vloeien, maar in de algemene middelen.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

Compensatie milieuzonering voor vervanging van oude dieselauto's en vrachtauto's. In de voorliggende begroting is een groot deel van het budget verdampt. Hoe gaat u deze voorgenomen regeling doorzetten?

Antwoord:

Indien een gemeente kiest voor een milieuzone, draagt de gemeente zelf zorg voor een eventuele compensatie voor ondernemers binnen de gemeente. Vanuit het rijk is aangeboden om de mogelijkheden te verkennen om ondernemers in omliggende gemeenten te compenseren. Daarbij zijn twee zaken van belang. Op de eerste plaats de dieselfraude. Het is niet de bedoeling om te stimuleren dat een oude bestelauto wordt ingeruild voor dieselbestelauto's van Volkswagen AG die niet in overeenstemming zijn met de Europese typekeuringseisen.

Daarnaast heeft uw Kamer tijdens de behandeling van de Wet uitwerking Autobrief II de motie Schouten/Groot aangenomen waarin het kabinet wordt verzocht een opkoopregeling uit te werken voor oude dieselbestelauto's en deze te financieren uit de opbrengsten van de MRB-toeslag voor bestelauto's zonder roetfilter.

Dit laatste nieuwe feit, mede in relatie tot het zeer beperkte draagvlak bij gemeenten en bedrijfsleven voor de conceptregeling die eerder dit jaar aan hen is voorgelegd, heeft me doen besluiten even een pas op de plaats te maken.

Zodra in 2017 duidelijk is hoe de motie Schouten/Groot wordt uitgevoerd, zal ik een definitief besluit nemen in hoeverre het nog nodig is om de compensatieregeling milieuzones in werking te laten treden. Daarbij zal ik meewegen op welke wijze ik de middelen zo kosteneffectief mogelijk kan inzetten om de mobiliteit verder te verduurzamen.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

Kan de minister aangeven hoe de binnenvaart kan worden benut om files op wegen te vermijden?

Antwoord:

Langs verschillende lijnen bevorder ik het beter benutten van de potenties van binnenvaart, om de drukte op de autowegen te ontlasten. Via het programma Beter Benutten richt ik mij reeds actief op verladers en vervoerders om meer gebruik te maken van binnenvaart. In alle regio's zijn logistieke makelaars in gesprek met de logistieke sector om ze te helpen bij het vermijden van de spits op de weg, niet alleen door het rijden met beter beladen wagens en op andere tijdstippen, maar ook door ze te helpen bij een eventuele mogelijkheid voor modal shift.

In Brabant worden zo inmiddels via de binnenvaart ongeveer 100 vrachtauto's per etmaal van de weg gehaald. Ruim 33.000 vrachtwagens per jaar. Dit aantal moet nog verder groeien. Met ondersteuning van de topsector Logistiek gebeurt ook het nodige aan modal shift. Zo bespaart in Zeeland de agrarische sector jaarlijks - alleen al met het vervoer van uien - 1,5 miljoen kilometers op de weg door meer gebruik te maken van de binnenvaart.

Voorts doe ik in het kader van het mirt onderzoek goederencorridors onderzoek naar de mogelijkheden voor modal shift van weg naar spoor en binnenvaart voor vervoer binnen Nederland en continentale stromen. Daarnaast richt ik me in het kader van de motie Dik-Faber op de stimulering van synchromodaal vervoer. Daarbij komt het in de praktijk vooral neer op het beter benutten van de binnenvaart voor containertransport.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

Kunt u meer aandacht geven aan knooppunt A1/A30?

Antwoord:

- In het kader van het programma Beter Benutten zijn reeds maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren, namelijk verdubbeling van de rijstroken onderaan de zuidelijke afrit naar de A30 en de inrichting van een weefvak.
- Daarnaast zijn op korte termijn nog twee maatregelen voorzien, namelijk herinrichting van de spitsstrook op de A1 en verdubbeling van de gehele zuidelijke afrit naar de A30.
- Binnen de bestaande programma's kunnen niet nog meer maatregelen worden ingepast, zoals ik uw Kamer eerder heb aangegeven:
 - Realisatie op korte termijn is niet mogelijk, omdat daarvoor ruimtelijke procedures moeten worden gevolgd.
 - De maatregelen zijn financieel niet in te passen; bij investeringen maak ik afwegingen op landelijk niveau en het knooppunt A1/A30 is geen nationaal doorstromingsknelpunt.
- In het BO MIRT van vorige maand is afgesproken dat we bij de NMCA 2017 naar eventuele structurele maatregelen kijken om de problematiek bij deze knoop in een breder kader te kunnen afwegen.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

De maritieme sector heeft een plan gepresenteerd voor vergroening scheepvaart. Zijn de bewindspersonen bereid dit welwillend te bekijken?

Antwoord:

Ook ik zie de vergroening van de binnenvaart als een van de grootste uitdagingen voor de sector op dit moment. Ik ben in gesprek met de sector over manieren om de vergroening te stimuleren. In Europees verband zijn inmiddels nieuwe normen voor nieuwe motoren vanaf 2020 vastgesteld. Met de branche-organisaties en veel andere partijen heb ik de Green deal COBALD gesloten. Die heeft tot doel om een beter inzicht te krijgen in de werkelijke emissies en het effect van maatregelen door middel van on board monitoring van emissies.

Het vervangen van oude motoren of het toepassen van nabehandeling vraagt veel investeringen. Daarom ben ik ook met banken, andere overheden, de Europese Commissie en het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek over mogelijkheden tot ondersteuning bij deze investeringen. Daarnaast heb ik een subsidieregeling voor duurzame innovaties in de binnenvaart gestart.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

Verkeersveiligheid: Verzoek om in samenwerking met VenJ een traject in te vullen om de handhaving op de weg te versterken?

Antwoord:

Handhaving door de politie is een belangrijk instrument om de verkeersveiligheid te bevorderen. Daarbij maakt de politie gebruik van statische en dynamische handhaving. Dat gaat om flitspalen en trajectcontroles enerzijds en staandehouding na overtredingen anderzijds. Van belang om te melden is dat de inzet van de politie decentraal is belegd (OM, politie en burgemeester) en dat daar de

afweging wordt gemaakt tussen de verschillende handhavingsterreinen. Daarbij wordt door deze partijen gezocht naar een optimale balans. De minister van VenJ en ik onderzoeken momenteel hoe verkeersveiligheid en verkeershandhaving, indien de situatie voor de wegbeheerder daartoe aanleiding geeft, eerder onderwerp van gesprek kunnen worden in de driehoek. De minister van VenJ en ik streven er naar uw Kamer hierover voor het AO wegverkeer van 15 december nader te kunnen informeren.

Bisschop, R. SGP

Vraag:

Waarom wordt extra geïnvesteerd om vervoer gevaarlijke stoffen via het spoor en de Betuweroute te laten vervoeren terwijl het veel goedkoper is omdat via de binnenvaart te doen? Wil de minister daar een reactie op geven?

Antwoord:

Zie antwoord van het Kamerlid Van Helvert inzake beleid terug dringen giftreinen.

Smaling, E. SP

Vraag:

Kan circulaire economieprogramma mee in het tempo van de CO2-reductie?

Antwoord:

De bijdrage aan CE is ook van belang voor het realiseren van de afspraken in het klimaatakkoord. Eerder heeft TNO berekend dat het efficiënt omgaan met grondstoffen een bijdrage levert aan de CO2 reductie van ruim 9% (van de totale Nederlandse uitstoot).

Smaling, E. SP

Vraag:

Wanneer wordt de nota van wijziging Rijsocholenwet aan de Kamer voorgelegd?

Antwoord:

In mijn brief van 25 oktober jl. aan uw kamer heb ik aangekondigd dat ik komende maanden met onder andere EZ, VenJ, IBKI, CBR en de Autoriteit Persoonsgegevens maatregelen ga treffen om de kwaliteit in de sector te verbeteren. Ik verwacht dat ik u in het voorjaar 2017 over mijn bevindingen, inclusief of ik een nota van wijziging zal voorleggen, kan informeren.

Smaling, E. SP

Vraag:

In krimpregio's worden veel buslijnen geschrapt? Heeft de staatssecretaris hier een oplossing voor?

Antwoord:

Ja, ik herken dit beeld. In het Toekomstbeeld OV, waaraan ik samen met de regio's werk, krijgt ook het OV in de dunbevolkte gebieden nadrukkelijk een plek. In dat kader onderzoek ik samen met de regio's de mogelijkheden van meer vraaggestuurde innovatieve alternatieven voor de reiziger als alternatief voor lege onrendabele busverbindingen. Hier kom ik in december op terug in het Toekomstbeeld OV.

Smaling, E. SP

Vraag:

Schiphol Vastgoed: Herbestemmen? Wat zijn de mogelijkheden?

Antwoord:

De keuzes van het kabinet over wonen en vliegen zijn aangegeven in de beleidsnota Mainport en Metropool die als bijlage bij de Actieagenda Schiphol dit voorjaar aan uw Kamer is gezonden. In deze nota geeft het kabinet zijn visie op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van en het bieden van ruimte voor verstedelijking, kwaliteit en leefomgeving in de regio rond Schiphol.

Zoals uw Kamer op 1 april 2016 is gemeld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015 – 2016, 29 665, nr. 222) heeft het kabinet besloten geen beperkingen voor woningbouw op te leggen in het gebied tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour binnen bestaand stedelijk gebied. Het is aan regionale overheden om zich bij hun planvorming rekenschap te geven van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. De inspraakprocedure is afgelopen week gestart en tevens voorgehangen bij uw Kamer.

In de Actieagenda Schiphol heeft het kabinet tevens aangegeven ruimte te willen bieden aan de groei van Schiphol en tegelijkertijd ruimte te willen vinden voor woningbouw in de regio rondom Schiphol. De bouw van woningen in de nabije toekomst moet daarbij samenhangen met de ontwikkeling van de nieuwe routestructuur van Schiphol. Voor de (middel)lange termijn zal het kabinet met gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak van het vraagstuk wonen en vliegen. Het kabinet heeft daartoe advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol. De omgevingsraad is gevraagd voor 1 december a.s. met een plan van aanpak te komen op basis waarvan uw Kamer zal worden geïnformeerd.

Smaling, E. SP

Vraag:

Zijn de bezuinigingen nog langer houdbaar, want € 35 mln. bezuinigd vanaf 2012? Kan dat allemaal?

Antwoord:

De Tweede-Kamerleden Smaling en Van Veldhoven hebben een motie ingediend om taken en budget van de ILT meer met elkaar in evenwicht te brengen. Ik heb toegezegd hiernaar een onderzoek te zullen uitvoeren. In mijn brief van 8 maart 2016, Kamerstuk 34 300 XII nr. 67, heb ik de Kamer geïnformeerd over de benodigde strategisch georiënteerde analyse. De ILT is daarom begonnen met een transitie die de agenda in de komende periode nadrukkelijk zal blijven bepalen. Deze analyse maakt deel uit van het bredere programma "Koers ILT".

Nadat het onderzoek is afgerond, zal ik u informeren over de resultaten en de conclusies.

Smaling, E. SP

Vraag:

Hoe zit het met de aangenomen motie Jacobi/Smaling over binnenvaart?

Antwoord:

De Nederlandse delegatie heeft de andere leden van de CCR op de hoogte gebracht van de inhoud van de motie. Dit komt in december aan de orde in de CCR. Het zal dan ook gaan over de wijze waarop we de besluitvorming over deze bepalingen afstemmen met de EU-regelgeving. Immers er is vorig jaar besloten tot harmonisatie van de technische eisen aan schepen tussen CCR en EU. Definitieve besluitvorming zal op zijn vroegst medio 2017 kunnen plaats vinden.

Smaling, E. SP

Vraag:

Wat doet u om onveilig gedrag op en rondom overwegen tegen te gaan?
(bv jongeren met koptelefoons op)

Antwoord:

Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en het programma voor de aanpak van niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) werk ik aan het verminderen van het risico op incidenten bij overwegen. Dat gebeurt door de veiligheid en doorstroming bij specifieke overwegen te verbeteren en met generieke maatregelen gericht op het tegengaan van onveilig gedrag (zoals slalommen en het negeren van het rode licht). Voorbeelden hiervan zijn het installeren van de Afteller voor vertrek op stations en het verkorten van dichtligtijden van de overwegen. Ik kijk ook naar kwetsbare groepen zoals ouderen en jongeren. Zo wordt een duidelijk zichtbare opstelruimte ontwikkeld voor mensen die slecht ter been zijn en worden maatregelen genomen om de herkenbaarheid en zichtbaarheid van overwegen te verbeteren (o.a. door het schilderen van de overweg). Ook informeert ProRail met voorlichting op scholen en doelgroepgerichte landelijke campagnes mensen over veilig gedrag op overwegen en rond het spoor. Tot slot worden waar mogelijk handhavingmogelijkheden ingezet om risicovol gedrag tegen te gaan. ProRail doet dan aangifte.

Smaling, E. SP

Vraag:

Advies van Van Vollenhoven: "Breng de inspecties samen". Het wetsvoorstel van "Van Raak" op dat punt, zou dat een goed idee zijn?

Antwoord:

In de brief van Minister Blok is hierop mede namens mij gereageerd (kamerstukken 31 490, nr. 215). Het werken "als ware er één rijksinspectie" was een van de pijlers van de Hervormingsagenda Rijksdienst. In het kader van dat traject is vooral ingezet op samenwerking tussen inspecties. Er zijn waarborgen geschapen die de rijksinspecties in staat stellen onafhankelijk te functioneren en voorwaarden voor onderlinge samenwerking gecreëerd (Aanwijzingen van de Minister-President inzake Rijksinspecties, inwerking getreden per 1/1/2016, hierin is geregeld dat deze na vijf jaar worden geëvalueerd op doeltreffendheid en effecten). Het kabinet hecht eraan op de ingeslagen weg voort te gaan, zodat lopende verander- en verbetertrajecten hun beslag kunnen krijgen. Verder hebben de Tweede Kamerleden Smaling en Van Veldhoven een motie ingediend om taken en budget van de ILT meer met elkaar in evenwicht te brengen. Ik heb toegezegd hiernaar een onderzoek te zullen uitvoeren. In mijn brief van 8 maart 2016, Kamerstuk 34 300 XII nr. 67, heb ik de Kamer geïnformeerd over de benodigde strategisch georiënteerde analyse. De ILT is daarom begonnen met een transitie die de agenda in de komende periode nadrukkelijk zal blijven bepalen. Deze analyse maakt deel uit van het bredere programma "Koers ILT". Nadat het onderzoek is afgerond, zal ik u informeren over de resultaten en de conclusies."

Smaling, E. SP

Vraag:

Hoe kan de minister de ILT meer tot steun zijn? (in de context van de ILT-bezuinigingen + roep om méér inspecties + samenhang tussen inspecties)

Antwoord:

Zie antwoord van het Kamerlid Smaling inzake advies Van Vollenhoven "Breng de Inspecties samen".

Visser, B.	VVD	<p>Vraag: Wil de minister in overleg treden met Bouwend Nederland en ANWB over de aanbesteding van infrastructuur en ruimtelijke inrichting bij de verkeersveiligheid?</p> <p>Antwoord: In de aanbesteding van infrastructuurprojecten wordt verkeersveiligheid al volop meegenomen. Voor rijkswegen ligt dit vast in NOA (nieuwe ontwerprichtlijnen autosnelwegen). Voor provinciale en gemeentelijke wegen heeft het CROW een groot aantal handreikingen opgesteld voor diverse onderwerpen, bijvoorbeeld voor het inrichten van rotondes. Het is aan de gemeenten en provincies zelf op welke manier ze deze richtlijnen toepassen en hoe ze deze een rol geven in aanbestedingen. Ik zal dit onderwerp in mijn reguliere contacten met Bouwend Nederland en de ANWB onder de aandacht brengen.</p>
Visser, B.	VVD	<p>Vraag: Is de staatssecretaris bereid om nieuwe aanbieders de ruimte te beiden om reizigers veilig van A naar B te brengen, op die plekken waar dit nu niet gebeurt? (waar de NS niet (wil) exploiteren?)</p> <p>Antwoord: NS heeft met de gunning van de hoofdrailnetconcessie 2015-2025 voor die periode het alleenrecht gekregen voor dienstverlening op het hoofdrailnet. Daarbij wordt continu gestuurd op verbetering van de prestaties. Alleen als sprake zou zijn van grove wanprestatie, wat nader geduid is met het drie keer achter elkaar onderpresteren op eenzelfde kpi, kan het aan de orde zijn om delen van het hoofdrailnet uit de concessie te halen en aan te besteden bij nieuwe aanbieders. Dat is op dit moment niet aan de orde.</p>
Visser, B.	VVD	<p>Vraag: Hoe lossen we de barrière op rond de beschikbaarheid van OV Data, want dit opent de deur voor andere aanbieders.</p> <p>Antwoord: Over de beschikbaarheid van OV-data zijn we in het NOVB met alle betrokken partijen in gesprek. Dit moet zorgvuldig bekeken worden omdat het direct raakt aan de bescherming van privacy en concurrentie tussen vervoerders. Conform de motie De Boer / Van Veldhoven (23 645, nr. 630) maak ik mij er in het NOVB hard voor om de informatievoorziening goed te regelen. Met de voortgangsrapportages van het NOVB wordt u regelmatig over de voortgang geïnformeerd.</p>
Visser, B.	VVD	<p>Vraag: Is de minister bereid om met het CBR in gesprek te gaan om de dienstverlening van het CBR in stand te houden, mede omdat CBR locaties sluit?</p> <p>Antwoord: Van sluiting van vestigingen is momenteel geen sprake. Wel wordt een aantal locaties door het CBR niet langer gebruikt voor het afnemen van rijtjesten. Dit om bedrijfseconomische redenen en ter verbetering van de</p>

kwaliteit van dienstverlening aan kwetsbare groepen (zoals goede toegankelijkheid voor minder validen, en privacy tijdens het gesprek met de CBR-deskundige). De locaties zullen straks vaker open zijn, waardoor de doorlooptijden verkort kunnen worden en de klant meer gespreid over de week terecht kan.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Waarom is er geen doelstelling voor het herwinnen van fosfaat?

Antwoord:

Terugwinning van fosfaat uit afvalwater staat in de kinderschoenen. Technieken zijn in ontwikkeling. Mogelijke toepassingen worden beoordeeld op hun veiligheid en milieueffect. Zodra de proeffabrieken draaien en er afzet is, kunnen we voor fosfaatterugwinning aan doelstellingen gaan denken. Ik zal erop sturen dat in de nog te maken transitieagenda biomassa en voedsel aan doelstellingen voor fosfaatterugwinning aandacht zal worden gegeven.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Innovatie komt van kleine bedrijven. Ziet de staatssecretaris ook dat kleine start-ups ruimte moeten krijgen voor ontwikkeling? Hoe starters ondersteunen? Hoe verder helpen?

Antwoord:

Startende ondernemers leveren veel vernieuwing, dat geldt zeker ook voor de MKB'ers. In het rijksbrede programma Circulaire Economie komen de kansen voor startende ondernemers op veel plaatsen aan de orde. Zo kunnen startende ondernemers gebruik maken van het programma circulair ontwerpen. Ook wordt ondersteuning geboden bij het gebruik maken van nieuwe business modellen. Daarnaast is er een interactieve website circulairondernemen.nl. Verder zal in de transitie agenda's van het rijksbrede programma Circulaire Economie volop aandacht zijn voor de mogelijkheden en inzet van startende ondernemers.

Visser, B. VVD

Vraag:

Bent u bereid naar de boetesystematiek te kijken bij het kijken naar de noodzaak voor de BCT?

Antwoord:

Ik laat een evaluatie naar de BCT uitvoeren, waarover ik u uiterlijk 1 april 2017 wil informeren. Daarbij wordt gekeken of met de BCT voldaan wordt aan de doelstellingen ervan (zoals verbeterd toezicht, verminderen van administratieve lasten voor de taxi-ondernemer en verbeterde transparantie voor de reiziger bij het afrekenen van de rit). De boetes worden in de evaluatie niet meegenomen. De verplichtingen voor de BCT gelden sinds 1 juli 2014 voor straattaxi's en 1 februari 2015 ook voor het contractvervoer. Sinds 1 oktober 2016 handhaaft de ILT volledig. Niet naleven van de BCT-verplichtingen kan duiden op fraude, het niet naleven van de arbeids- en rusttijden, en dit kan de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Hiermee wordt bovendien niet voldaan aan de voorwaarden voor eerlijke marktwerking. Van de boetes moet een preventieve werking uitgaan en deze moeten daarom voldoende afschrikkend werken. Dat uitgangspunt is onontbeerlijk voor een effectieve handhaving en zal, in tegenstelling tot de effectiviteit van de BCT zelf, niet onderdeel zijn van de evaluatie.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Hoe houdt de staatssecretaris rekening met draagvlak en draagklacht van de burgers bij nieuwe milieumaatregelen?

Antwoord:

Zoals ook bij veel andere beleidsmaatregelen worden milieumaatregelen voorbereid in overleg met relevante partijen. Dit gebeurt op allerlei verschillende manieren zoals via platforms, samenwerkingsverbanden en ronde tafels. Afhankelijk van de maatregel is er contact met individuen of hun vertegenwoordigers, zoals bijvoorbeeld brancheorganisaties en de ANWB. Vervolgens hebben partijen op verschillende momenten in het wetgevingsproces de gelegenheid hun belang kenbaar te maken. In het parlement wordt beoordeeld of dat op zorgvuldige wijze is gebeurd.

Visser, B. VVD

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de eerder ingediende motie (met de heer Hoogland) over tunneldosering? Gaan we dat probleem nu eens oplossen?

Antwoord:

Het onderzoek en mijn reactie hierop zijn in de afrondende fase en worden zeer binnenkort naar de Kamer gestuurd. De portee daarvan is dat tunneldosering in sommige gevallen toch leidt tot filevorming en dat tunneldosering effectiever en efficiënter kan worden toegepast. Ik wil daarom onderzoek doen naar de optimalisatiemogelijkheden voor de inzet van dit instrument. Ook wil ik vervolgonderzoek doen bij andere tunnels. Op dit moment kies ik niet voor ingrijpende en dure infrastructurele maatregelen.

Visser, B. VVD

Vraag:

Welke afspraken zijn er gemaakt met de provincies en gemeenten over de bereikbaarheid, ook in relatie tot de BDU? Dit vanwege het ANWB rapport waaruit blijkt dat het onderliggend wegennetwerk soms nog flinke beperkingen kent.

Antwoord:

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de BDU verkeer een vervoer deel uit van het Provinciefonds. De middelen voor de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag blijven verstrekt worden als brede doeluitkering uit IenM. De Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Met de provincies en gemeenten maken we in de bestuurlijke overleggen MIRT en aan de OV- en Spoortafels afspraken in het kader van bereikbaarheid. Over de gemaakte afspraken informeer ik uw Kamer steeds schriftelijk na deze overleggen. Regio's bepalen zelf de verdeling in de besteding van hun middelen over verschillende modaliteiten. Het lijkt mij evident dat als zij in de verdeling meer prioriteit aan hun wegennet schenken, dat daarmee gesignaleerde knelpunten uit het ANWB-rapport kunnen worden aangepakt. Dit heeft dan mogelijk wel consequenties op andere terreinen, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer.

