

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014**

**Nr. 12**

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

Vastgesteld 31 oktober 2013

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

De vragen zijn op 9 oktober 2013 voorgelegd. Bij brief van 30 oktober 2013 zijn ze door de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De griffier van de commissie,  
Tjindink

1 **Vraag:**  
Hoeveel geld wordt er gereserveerd voor de uitvoering van de Klimaatagenda? En op welke manier worden deze gelden gefaseerd? Kunt u hiervan een overzicht geven dat zo ver mogelijk in de toekomst strekt?

**Antwoord:**

De individueel aangekondigde acties in de Klimaatagenda hebben mogelijk financiële gevolgen voor andere partijen dan lenM (bijv. aanschaf zonnepanelen etc). Na een meer gedetailleerde uitwerking van het beleid zal op dat moment, in de volgende begrotingen, worden bezien welk deel van de uitgaven voor rekening van lenM komt inclusief de daarbij behorende dekking.

2 **Vraag:**  
Wat is het totale bedrag dat de komende vijf jaar, direct of indirect aan klimaatbeleid wordt uitgegeven?

**Antwoord:**

De directe uitgaven zijn genoemd in artikel 19 van de begroting van lenM en m.b.t. internationale klimaatfinanciering in de begroting van BHOS. Het is niet mogelijk om bij alle uitgaven op andere beleids-terreinen die indirect bijdragen aan klimaatbeleid het deel voor klimaat te onderscheiden. Denk bijvoorbeeld aan de aanbesteding van infrastructuurprojecten, waarbij de CO<sub>2</sub>-prestatieladder wordt toegepast om bedrijven extra te stimuleren binnen het beschikbare projectbudget CO<sub>2</sub> te reduceren. De Klimaatagenda (bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr.70) biedt inzicht in de terreinen waarop bewust vanwege klimaatbeleid wordt ingezet.

3 **Vraag:**  
Op welke manier wordt de 59 mln euro aan extra klimaatgelden besteed?

**Antwoord:**

In de begroting is geen sprake van extra klimaatgelden van 59 mln. Mogelijk wordt bedoeld op het bedrag van gelijke grootte zoals vermeld is in de budgettaire tabel op pagina 86. De besteding van dit bedrag is in de tabel budgettaire gevolgen uitgewerkt hetgeen grofweg neerkomt op ca 20 mln voor klimaat en ca. 39 mln voor internationaal beleid. Korthedshalve verwijs ik u naar de tabel op pagina 38 van begroting 2014 en de daarbij behorende toelichting.

4 **Vraag:**  
Wat is er precies gebeurd met de aangekondigde bestedingsimpuls van 300 mln euro in brief Kamerstuk 33 566, nr. 1 aan wegen in 2014?

**Antwoord:**

Zie mijn antwoord op vraag 21 bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

5 **Vraag:**  
Ten koste van welke taken gaat de bijdrage van lenM aan de bezuiniging op de collectieve sector uit het maatregelenpakket van 6 mld euro?

**Antwoord:**

De bijdrage van lenM aan de bezuiniging op de collectieve sector uit het maatregelpakket van € 6 miljard bedraagt € 18,3 miljoen. Voor de volledigheid, dit betreft het maatregelpakket zoals bekend ten tijde van de indiening van de begrotingen op Prinsjesdag. Zoals ik in de beleidsagenda onder Financieel Kader (p. 8) heb vermeld, zal ik de departementale taakstelling van € 18,3 miljoen invullen bij de Voorjaarsnota 2014. Ik kan en zal u dan hierover informeren.

**6 Vraag:**

Kunt u in het licht van de ondernomen activiteiten van de diverse kennisplatforms de eerdere conclusie «Hiermee acht het Kabinet de samenwerking op het gebied van strategische kennis voldoende gewaarborgd» uit de Nota naar aanleiding van het Verslag (Kamerstuk 32 323, nr. 6) bij wetsvoorstel 32 323 opnieuw onderbouwen en toelichten?

**Antwoord:**

De eerdere conclusie dat samenwerking op het gebied van strategische kennis voldoende is gewaarborgd is nog steeds geldig. Strategische kennisontwikkeling en kennisuitwisseling op het gebied van veiligheid vindt met name plaats aan de universiteiten en bij TNO. Er wordt onderzoek gedaan op het gebied van onder andere de chemie en chemische technologie, risicomodellering, methodologie, systeemanalyse en -ontwerp, veiligheidscultuur, veiligheidsperceptie en bestuurskunde. Ik noem nog de kennisontwikkeling en uitwisseling bij het RIVM en deelname van TNO en RIVM aan internationale programma's op het gebied van industriële veiligheid, waaronder het ERA-NETprogramma SAFERA. Alles bij elkaar genomen, meen ik dat de samenwerking op het gebied van strategische kennis voldoende gewaarborgd is.

**7 Vraag:**

Kunt u aangeven wat de stand van zaken, en het beoogde tijdpad is voor het afronden van het onderzoek naar de watervoorziening op Saba?

**Antwoord:**

Het onderzoek naar de watervoorziening is op korte termijn gereed. Het wordt eerst met Saba zelf besproken alvorens het definitief wordt gemaakt. In datzelfde overleg zullen vervolg acties worden benoemd die bijdragen aan een betrouwbare en duurzame drinkwatervoorziening voor Saba. Het Openbaar Lichaam van Saba is volledig aangesloten op dit onderzoek.

**8 Vraag:**

Kunt u de onderzoeksopdracht voor het onderzoek naar de watervoorziening op Saba aan de Kamer sturen?

**Antwoord:**

Ja, ik zal voor de begrotingsbehandeling een brief naar uw Kamer sturen om u te informeren over de acties die ik heb ingezet m.b.t. drinkwater voor Saba, inclusief het drinkwateronderzoek. De onderzoeksopdracht zal hier als bijlage bij zitten.

**9 Vraag:**

Klopt het dat na de tussenrapportage, het onderzoek naar de watervoorziening op Saba zich alleen nog maar richt op waterkwaliteit en niet op het lokaal voorzien in voldoende water tijdens droge periodes?

**Antwoord:**

Nee, dat klopt niet. De tussenrapportage heeft de verschillende opties voor een betrouwbare en duurzame drinkwatervoorziening geïnventariseerd. Deze is september jl met Saba besproken, waarna op verzoek van Saba voorkeursoptie verder is uitgewerkt. In de voorkeursoptie wordt aandacht besteed aan zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de betrouwbare en duurzame drinkwatervoorziening van Saba.

10 **Vraag:**

Kunt u schetsen hoe de lokale overheid op Saba betrokken is, en wordt, bij het onderzoek naar de watervoorziening op Saba?

**Antwoord:**

Het gaat om de drinkwaterproblematiek van Saba. De steun van de lokale overheid en inwoners van Saba voor structurele maatregelen is daarom voor mij leidend. Zo is het onderzoeksvoorstel gezamenlijk met Saba opgesteld, is de tussenrapportage met Saba besproken en dit zal ook gebeuren met de eindrapportage. Datzelfde geldt ook voor het opstellen van een maatregelenpakket.

11 **Vraag:**

Heeft u in 2012 of 2013 contact gehad met, of informatie geleverd aan, de Europese Commissie verband met het corruptieonderzoek naar het waterzuiveringsproject op Bonaire?

**Antwoord:**

De contacten met de Europese Commissie in relatie tot het onderzoek verlopen via mijn collega van Binnenlandse Zaken. De uitvoeringsorganisatie SONA valt ook onder het ministerie van BZK. Ik ben goed aangesloten bij deze discussie. Voor de vorm en inhoud van deze contacten verwijs ik naar de bijgevoegde brief van mijn collega Plasterk (Kamerstuk 21 501-04, nr. 157, d.d. 12 september 2013).

12 **Vraag:**

Wanneer is een bedrag juridisch verplicht, en wordt dit ook door een externe partij getoetst?

**Antwoord:**

Volgens de Rijksbegrotingsvoorschriften is alleen sprake van juridische verplichtingen indien sprake is van een verdrag, wet, koninklijk besluit, ministeriële regeling, beschikking of overeenkomst. Juridisch verplichte bedragen in de begroting worden bij het jaarverslag door de Auditdienst Rijk getoetst.

13 **Vraag:**

a. Klopt het dat het eindconcept van het in opdracht van IenM gemaakte rapport Handboek externe infrastructuurkosten verkeer, de opvolger van «De prijs van een reis» al een aantal maanden beschikbaar is? b. Zo ja, wat is de reden voor het feit dat dit handboek nog niet naar de Kamer is gestuurd? c. Kunt u het definitieve rapport uiterlijk een week voor de begrotingsbehandeling naar de Kamer sturen? d. Klopt het dat uit het rapport blijkt dat de inkomsten van het autoverkeer kleiner zijn dan de uitgaven plus de maatschappelijke kosten?

**Antwoord:**

a. t/m d. Neen dat klopt niet; het project wordt naar verwachting begin 2014 afgerond met een rapportering, die ook aan de Kamer zal worden gezonden.

14 **Vraag:**

Kunt u aangegeven welke indicatoren en kengetallen in de begroting van 2014 nieuw zijn ten opzichte van de begroting 2013?

**Antwoord:**

Ten opzichte van de Begroting 2013 is aan beleidsartikel 11 de indicator «Beschikbaarheid streefpeilen» toegevoegd, evenals een verwijzing naar Water in Beeld. Ook aan beleidsartikel 12 is een verwijzing naar Water in Beeld toegevoegd, evenals naar het Milieucompendium van het PBL. In beleidsartikel 14 zijn nieuwe verwijzingen opgenomen naar de Kamerbrief Bestuurlijke Afspraken MIRT (ten behoeve van voortgang Beter Benutten), Kerncijfers Verkeersveiligheid en naar beleidartikel 19 ten behoeve van de CO<sub>2</sub> doelstelling. In beleidsartikel 20 is een nieuwe verwijzing naar de jaarlijkse monitoringsrapportage NSL opgenomen. In beleidsartikel 21 is aan de verwijzing naar de Monitor Duurzaam Nederland de verwijzing naar Green growth in the Netherlands toegevoegd.

15 **Vraag:**

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

**Antwoord:**

De Tweede Kamer beschikt over haar budgetrecht voor de hele begroting. In principe kunnen middelen voor andere activiteiten worden bestemd. In het onderdeel budgetflexibiliteit is toegelicht welke middelen reeds juridisch verplicht zijn en welk resterend, mede in relatie tot de doelbereiking, niet zonder meer vrij besteedbaar is.

16 **Vraag:**

Betekent, gezien de lijst van prioriteiten, dat zee- en binnenvaart in 2014 geen prioriteit heeft?

**Antwoord:**

Het benoemen van prioriteiten is vooral bedoeld om een aantal specifieke lenM-speerpunten in 2014 uit te lichten. Dat betekent niet dat er minder aandacht zal zijn voor zee- en binnenvaart. Zoals u in de artikelsgewijze toelichting in de begroting kunt zien, werk ik onverkort aan een efficiënte, betrouwbare, veilige en duurzame scheepvaart.

17 **Vraag:**

Met welke programma's en activiteiten wordt de transitie naar een circulaire economie bewerkstelligd?

**Antwoord:**

Binnen het ministerie van lenM wordt het programma Van Afval Naar Grondstof gestart. Dit programma is aangekondigd aan de Tweede Kamer per brief van 20 juni 2013 (Kamerstuk 33 043, nr. 15) die geagendeerd is voor het Algemeen Overleg Grondstoffen en Afval op 14 november aanstaande. In deze brief worden ook de hoofdlijnen beschreven.

- 18 **Vraag:**  
Hoeveel geld wordt er uitgegeven voor de transitie naar een circulaire economie?

**Antwoord:**

Het programma Van Afval Naar Grondstof bestaat uit het focussen van de bestaande activiteiten en een extra impuls om de transitie naar een circulaire economie te stimuleren. Het programma is nog in ontwikkeling. Afhankelijk van de activiteiten die worden overwogen, zal een raming worden opgesteld.

- 19 **Vraag:**  
Hoe wordt bij decentralisaties na gegaan of het terecht gegeven vertrouwen aan decentrale overheden ook wordt waargemaakt?

**Antwoord:**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 32 660, nr. 50) zijn de nationale belangen in de ruimtelijke ordening weergegeven. Bij twee nationale belangen is sprake van decentralisatie, namelijk bij natuur en bij cultureel erfgoed. In beide gevallen is de doorwerking van deze belangen juridisch geborgd via het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Ten aanzien van natuur moeten provincies onder andere in hun verordening gebieden begrenzen en de wezenlijke kenmerken aanwijzen. Ten aanzien van cultureel erfgoed moeten provincies erfgoed van uitzonderlijke universele waarde begrenzen en de wezenlijke kenmerken beschrijven.

Ik heb vertrouwen in zowel de bestuurskracht als de democratische processen bij decentrale overheden. Ik ga ervan uit dat nationale belangen die via wet- en regelgeving opgedragen zijn aan andere overheden door hen goed worden behartigd.

Via de monitor Infrastructuur en Ruimte wordt eens in de twee jaar het doelbereik van het ruimtelijk rijksbeleid in beeld gebracht. Ook wordt in deze monitor gekeken naar het effect van het schrappen van rijksbeleid voor nationale landschappen en rijksbufferzones.

- 20 **Vraag:**  
Kunt u aangeven of u inzage heeft gehad in het concept-impactassessment met betrekking tot het vraagstuk van de implementatieregels voor teerzandolie onder de brandstoffenrichtlijn?

**Antwoord:**

Nee, ik heb geen inzage gehad in het concept-impactassessment dat straks het voorstel zal vergezellen.

- 21 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoe vaak u in 2013 contact heeft gehad met de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie en de firma shell over de Europese brandstoffenrichtlijn?

**Antwoord:**

Er is het afgelopen jaar contact geweest met de in de vraag genoemde partijen, net zoals met heel veel andere partijen zoals bijvoorbeeld Greenpeace. In deze contacten is een breed scala aan onderwerpen besproken, zoals de klimaatagenda, het SER energieakkoord, biobrandstoffen etc. Ik vind het belangrijk om van de betrokken partijen in de samenleving te weten hoe zij over bepaalde belangrijke onderwerpen denken.

22 **Vraag:**  
Heeft u bemiddeld in het contact tussen Shell en de Europese commissie over de Europese brandstoffenrichtlijn?

**Antwoord:**

Nee, hierin heb ik niet bemiddeld.

23 **Vraag:**  
Wordt er standaard rekening gehouden met stijging van de onderhoudskosten bij de vergroting van het areaal aan wegen?

**Antwoord:**

Voor de effecten van areaalgroei waren in de begroting van het Infrastructuurfonds reeds middelen tot en met 2028 uitgetrokken. Ten behoeve van de huidige begroting is het bedrag dat hiervoor nodig is herijkt. Voor meer informatie zie ook bijlage 5 van het infrastructuurfonds.

24 **Vraag:**  
Wat wordt bedoeld met «het hoogste rendement opleveren»?

**Antwoord:**

Met het grootste rendement doel ik hier op het zo inzetten van de beperktere middelen dat deze het grootste doelbereik en effect hebben op onze beleidsambities zoals beschreven in de beleidsagenda. De inzet is telkens een zo leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland.

25 **Vraag:**  
Hoeveel wordt er precies gekort door het niet uitkeren van de prijsbijstelling? En in hoeverre is dit evenwichtig verdeeld over de begrotingsartikelen?

**Antwoord:**

Deze maatregelen leidt tot een derving van € 0,15 mld per jaar voor alle lenM begrotingen samen (waarvan € 0,10 mld voor het IF). Dit heeft een structurele doorwerking en telt op tot € 2,47 mld in de periode t/m 2028; het aandeel IF daarin bedraagt € 1,6 mld. Ondanks dat lenM geen prijsbijstelling ontvangt zijn de lenM projecten wel onderhevig aan prijsstijgingen. Per sector zijn daarbij dezelfde afwegingen gemaakt door per project ondermeer te bezien of prijsbijstelling (juridisch) noodzakelijk is. Het op prijspeil 2013 brengen van het programma IF heeft in OB2014 voor het IF geleid tot een beslag op de investeringsruimte van € 0,9 mld.

26 **Vraag:**  
Is de tranche 2013 de enige niet-prijsbijstelling van de afgelopen jaren? En zo nee, kunt u een overzicht geven van de niet-prijsbijstellingen in de periode 2010–2014?

**Antwoord:**

Bij de uitkering van de tranche 2010 heeft inhouding plaatsgevonden voor het jaar 2010. De rest van de tranche 2010 is structureel uitgekeerd. In de jaren 2011 en 2012 zijn de prijsbijstelling tranches structureel uitgekeerd. Over de uitkering van de tranche 2014 moet nog besluitvorming plaatsvinden.

- 27 **Vraag:**  
Kunt u toelichten welke redenen u heeft om de departementale taakstelling van 18,3 mln euro pas bij de Voorjaarsnota 2014 in te vullen op de beleidsartikelen?
- Antwoord:**  
De besluitvorming over de bezuiniging op de collectieve sector uit het maatregelpakket van € 6 miljard heeft in augustus plaatsgevonden. Verwerking van het lenM deel hierin (€ 18,3 miljoen) in de Ontwerpbegroting 2014 achtte ik – gezien de beperkte tijd – niet wenselijk. De Voorjaarsnota 2014 is het eerstvolgende moment waarop ik deze departementale taakstelling concreet kan verwerken.
- 28 **Vraag:**  
Kunt u, gezien alle veranderingen in de begroting voor het infrastructuurfonds in de afgelopen twee jaar, in een tabel een overzicht geven van alle bedragen die sinds 2011 zijn toegevoegd en weggehaald van de begrotingen XII en A voor de jaren 2013–2018 per jaar, inclusief het niet uitkeren van prijsbijstellingen en dergelijke?
- Antwoord:**  
Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de bijlage<sup>1</sup>.
- 29 **Vraag:**  
Hoe verhoudt de reservering van 800 mln euro voor hogere onderhoudskosten zich tot het voornemen van het kabinet om de middelen voor het infrafonds tot 2028 voor 100% te beleggen? Betekent dit dat opnieuw projecten zullen moeten worden uitgesteld of geschrapt? Welk deel van de 800 mln euro wordt ten laste gebracht van wegen? Waar komt de rest van deze reservering vandaan op de begroting?
- Antwoord:**  
Voor de motivatie met betrekking tot het voornemen om deze reservering te treffen verwijs ik naar bijlage 5 Beheer en onderhoud zoals opgenomen bij de begroting IF voor 2014 (blz. 114). Deze reservering zal niet leiden tot opnieuw uitstel of schrappen van projecten.  
Van de € 800 mln is € 411 mln voorzien uit artikelonderdeel 12.07 «Investeringsruimte wegen». Het resterende deel van € 386,5 mln is voorzien uit artikelonderdeel 18.12 «Nader toe te wijzen BenO en Vervanging». Deze mutaties zijn ook in het Verdiepingshoofdstuk van het Infrastructuurfonds toegelicht en meerjarig inzichtelijk gemaakt.
- 30 **Vraag:**  
Kunt u toelichten waarom u voor de aanleg van nieuwe infrastructuur wel vooruit kijkt tot 2028 en budgetten toewijst aan projecten, maar voor de invoering van de kilometerprijs op grond van het energieakkoord pas na 2016 verder wilt kijken?
- Antwoord:**  
In het SER akkoord is afgesproken dat partijen uit de mobiliteit- en transportsector een onderzoek kunnen starten naar de huidige en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van «betalen voor gebruik» voor voertuigen. Daarbij wordt ook in kaart gebracht op welke wijze Nederland op die ontwikkelingen zou kunnen inhaken/inspelen en welke stappen daarvoor nodig zijn. Hierbij nemen initieel private partijen initiatieven. Gezien het Regeerakkoord zie ik geen aanleiding om eerder dan vanaf 2016 te participeren.



31 **Vraag:**  
In welke gevallen vindt besluitvorming over de resterende beleidsruimte in het Deltafonds van circa 275 mln euro plaats door het zittende kabinet, aangezien er wordt gesproken over «besluitvorming vindt in principe plaats door een volgend kabinet»?

**Antwoord:**

In principe is de beleidsruimte gereserveerd voor een volgend kabinet. Bij het Infrastructuurfonds is, n.a.v. de motie Elias/Kuiken (Kamerstuk 33 400 A, nr.15) de beleidsruimte toegevoegd aan de investeringsruimte voor de huidige bewindspersoon. Indien uw Kamer dit ook voor het Deltafonds zou besluiten, kan de besluitvorming over deze 275 mln door het zittende kabinet plaatsvinden.

32 **Vraag:**  
Wat bedoelt u met «gewijzigde omstandigheden» de ambities van het Structuur visie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) realiseren, terwijl u in een eerdere brief aan de Kamer (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) stelt dat de ambities niet meer te realiseren zijn?

**Antwoord:**

In onze eerdere brief aan de Kamer (Kamerstuk 33 400-A, nr. 48), hebben de staatssecretaris en ik aangegeven dat de doelen en ambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met de resterende investeringsruimte niet haalbaar zijn. Door de economische crisis zullen we onze doelen op een andere wijze moeten realiseren. Echter, ook de problematiek is veranderd. De opgaven zijn steeds breder, waarbij ruimte, duurzaamheid en bereikbaarheid samenkomen en er zijn meer partijen bij betrokken. Dat vraagt om geïntegreerde oplossingen. Dit betekent onder andere dat de rol van de overheid verandert. Zo willen we de samenwerking met andere partijen versterken en meer gebruik maken van initiatieven uit de samenleving. Dat doen we onder meer via de Vernieuwing van het MIRT. De nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven is een concreet voorbeeld daarvan. Hierover zullen wij u nader informeren in de zogeheten MIRT-brief die u na de Bestuurlijke Overleggen MIRT ontvangt.

33 **Vraag:**  
a. Wat zijn nut en noodzaak van de nieuwe Structuurvisie Ondergrond? b. Hoe sluit deze structuurvisie aan op andere structuurvisies? c. Wat is het verschil met een bestemmingsplan Noordzee?

**Antwoord:**

a. Voor het verkrijgen van draagvlak voor ondergrondse activiteiten is een breed ruimtelijk kader en het aantonen van de nut en noodzaak van activiteiten gewenst. De Structuurvisie Ondergrond is het brede ruimtelijk kader voor activiteiten in de ondergrond. In dat brede beleidskader wordt rekening gehouden met alle belangen die bij ondergronds gebruik spelen in hun onderlinge relatie en in relatie tot bovengrondse activiteiten. Daarbij is het vertrekpunt de uitkomst van de nut en de noodzaak discussie van een activiteit. De discussie zelf wordt niet in het kader van de Structuurvisie Ondergrond gevoerd.

b. De Structuurvisie Ondergrond is aangekondigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarin staat onder meer dat in de Structuurvisie Ondergrond onderzocht wordt of winning van drinkwater uit grondwater van nationaal belang is. Daarnaast worden uitgangspunten voor de Structuurvisie Ondergrond ontleend uit aanpalende beleidstrajecten, waaronder eerder vastgestelde structuurvisies. De Structuurvisie Buisleidingen en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn het meest relevant voor de Structuurvisie Ondergrond.

c. Voor de Noordzee wordt niet gewerkt aan een bestemmingsplan, maar aan een Gebiedsagenda Noordzee. In de Gebiedsagenda Noordzee komen de onderwerpen met betrekking tot de ondergrond aan de orde in relatie met de andere zaken die in de Noordzee spelen, zoals windenergie en maritieme zaken. In het kader van de Structuurvisie Ondergrond worden de functies in de ondergrond in samenhang bekeken, op land en op zee. Raakvlakken zijn onder andere de opslag van CO<sub>2</sub> en de aanlanding van grootschalige windenergie op het transportnet.

**34 Vraag:**

Kunt u aangeven wat u bedoelt met «nieuwe partijen die in beeld komen»?

**Antwoord:**

Het MIRT is tot nu toe vooral een zaak van overheden. We merken echter dat opgaven complexer worden en dat er steeds meer partijen bij betrokken zijn die allemaal een deel van de opgave én een deel van de oplossing in handen hebben. In het kader van de vernieuwing van het MIRT zal dan ook vaker de samenwerking met andere partijen worden gezocht om tot oplossingen te komen. Hierbij kan gedacht worden aan private partijen maar ook aan maatschappelijke organisaties.

**35 Vraag:**

Kunt u aangeven wat u bedoelt met «andere oplossingen dan aanleg van infrastructuur»?

**Antwoord:**

Ja. De aard van de bereikbaarheidsproblemen is aan het verschuiven naar de stedelijke gebieden. Daar is voor traditionele uitbreiding van infrastructuur simpelweg geen ruimte. En bovendien zijn de problemen niet eendimensionaal, maar hangen deze veelal samen met andere ruimtelijke – (zoals woningbouw) en duurzaamheidsopgaven. Dit vraagt om betere analyse van de problematiek (ook gericht op meer kennis over gedrag van gebruikers) en creatieve oplossingen. Het rijk wil in het zoeken van de oplossingen graag samenwerken met andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen. Met het programma Beter Benutten doen we daarmee goede ervaringen op. Bijvoorbeeld met maatregelen die reizigers verleiden hun gedrag aan te passen (spitsmijdenprojecten, reisinformatie en/of afspraken met werkgevers), innovatieve maatregelen (zoals ITS) gericht op het vergroten van de doorstroming en betere benutting van beschikbare infrastructuur en maatregelen die zich richten op ruimtelijke inrichting (zoals Park & Ride). Deze aanpak wil ik de komende jaren verder uitbouwen. In de MIRT-brief, die u na de bestuurlijke overleggen zult ontvangen, zal ik u over de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven nader informeren. Bij waterveiligheid is preventie (dijken en rivierverruiming) de basis. Ook bij de uitwerking van waterveiligheidsopgaven wordt naar andere oplossingen gezocht dan bijvoorbeeld het verhogen van dijken, bijvoorbeeld daar waar gebrek aan ruimte is of de kosten onevenredig hoog zouden zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de inzet van ruimtelijke maatregelen en het verder versterken van de rampenbeheersing.

**36 Vraag:**

Kan de energiezuinige verlichting, waarvan in de begroting wordt gezegd dat er successen zijn behaald, worden ingezet op snelwegen waar vanwege bezuinigingen de verlichting is gedoofd?

**Antwoord:**

Als armaturen vervangen moeten worden, wordt gekozen voor LED-verlichting indien de extra investering binnen 10 jaar wordt terugverdiend en het technisch uitvoerbaar is. Het tempo waarin LED-verlichting wordt uitgerold varieert van object tot object. Ook als LED-verlichting wordt toegepast zal dit volgens het nieuwe verlichtingsregime aan en uit worden gezet, er zal immers nog steeds bespaard moeten worden op de kosten van de verlichting.

**37 Vraag:**

Is er al duidelijkheid over wat de boegbeeldprojecten van de uitvoeringsagenda verkeersmanagement zijn? Zo ja, om welke projecten gaat het?

**Antwoord:**

Ik bericht u begin november over de uitvoeringsagenda en de daarbij behorende routeprojecten.

**38 Vraag:**

Worden de genoemde wegenprojecten gerealiseerd met gebruikmaking van de aangekondigde bestedingsimpuls van 300 mln euro aan wegen in 2014?

**Antwoord:**

Zie mijn antwoord op vraag 21 bij de begroting van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 750 A, nr. 14).

39 **Vraag:**  
Heeft u een inventarisatie gedaan naar het aantal datasets dat digitaal ontsloten zou kunnen worden? Zo nee, waarom niet? Welke datasets van Rijkswaterstaat of onderdelen daarvan zijn digitaal ontsloten?

**Antwoord:**

Ja, er is een inventarisatie gedaan. In de afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat al tal van datasets als open data digitaal ontsloten. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat in augustus 2013 het project «Rijkswaterstaat Open Data Implementatie» gestart om voor 1 januari 2015 alle relevante datasets binnen Rijkswaterstaat te ontsluiten als open data. Als onderdeel van dit project is een administratie van datasets ingericht waarin nu 368 datasets zijn opgenomen. Ook is er een afwegingskader opgesteld om te bepalen welke datasets als open data beschikbaar gesteld zullen worden. Alle open data zijn tevens vindbaar via [data.overheid.nl](http://data.overheid.nl).

40 **Vraag:**  
Kunt u bevestigen dat de orderingsdiscussie op het spoor onderdeel uitmaakt van de Lange Termijn Spooragenda? Zo ja, wanneer komt dit aan de orde in de Kamer?

**Antwoord:**

Dat is correct. De Kamer wordt eind 2013 over de voortgang van de uitwerking van de sturing en ordening geïnformeerd.

41 **Vraag:**  
a. Kunt u in het kort weergegeven hoe het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), en het Openbaar Vervoer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OVSAAL) zijn aangepast door de bezuinigingen? b. Kunt u aangegeven wat de geactualiseerde inzichten in de groei van goederen- en personenvervoer zijn? c. Kunt u een stand van zaken geven van de aanpassing van de sporen bij Utrecht, waarbij wissels verdwijnen?

**Antwoord:**

a. De effecten van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds voor het spoordeel zijn aangegeven in de brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400-A, nr. 48). Voor spoor heeft dit er toe geleid dat voor OV SAAL is gekozen voor een kosteneffectievere variant (besparing € 200 mln) en het faciliteren van 1 extra goederenpad in plaats van 2 extra goederenpaden in Oost Nederland (besparing € 300 mln). De ambitie van PHS om op termijn te komen tot hoogfrequent spoorvervoer blijven daarbij overeind, maar is wel getemporiseerd, passend bij de recente inzichten ten aanzien van de groei van het personen- en goederenvervoer per spoor. De uitvoering van PHS is nu verspreid over de periode tot en met 2028 in plaats van tot en met 2020. Ten aanzien van de invulling en timing van OV SAAL middellange termijn heb ik 28 augustus 2013 samen met regio en de spoorsector een besluit genomen, waarbij dit middellange termijnpakket naar verwachting in 2023 gereed zal zijn. Voor de reeds in uitvoering zijnde korte termijn maatregelen OV SAAL en Doorstroom Station Utrecht (DSSU) heeft de bezuiniging geen consequenties. De precieze planning van alle onderdelen van PHS is onderdeel van de herijking van programma's en projecten die in het kader van de LTSA gaande is. Deze zal begin 2014 aan de Kamer worden bericht, zoals ik heb aangegeven in de brief over de voortgang van de LTSA van 2 juli 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 421).

b. De geactualiseerde inzichten in de groei van het goederenvervoer zijn u per brief van 12 juli 2012 aangeboden (Kamerstuk 32 404, nr. 57). Daaruit is gebleken dat deze groei 20% lager is dan eerder werd ingeschat voor de voorkeursbeslissing van PHS die in juni 2010 is genomen. Deze lagere prognoses voor het goederenvervoer worden nu gehanteerd bij de uitwerking van de PHS-plannen. Thans wordt in het kader van de LTSA een actualisatie van de prognose van het personenvervoer opgesteld. Ik zal u deze geactualiseerde reizigersprognoses doen toekomen als de rapportage gereed is (zoals aangegeven in de brief van 2 juli jl (Kamerstuk 29 984, nr. 421)). De verwachting is dat er ook bij het reizigersvervoer vanwege de economische omstandigheden sprake zal zijn van een groeivertraging.

c. Het project Doorstroomstation Utrecht is in uitvoering, zie hiervoor de antwoorden op vragen van 23 mei 2013 (Aanhangsel Handelingen II 2012/13, nr. 2360). Een belangrijk doel van dit PHS project is het robuuster en betrouwbaarder maken van het knooppunt Utrecht Centraal door de sporen meer in te delen langs de belangrijkste «corridors», waarbij ook wissels komen te vervallen. ProRail is gestart met de voorbereidende werkzaamheden zoals het vereenvoudigen van de bovenleiding.

**42 Vraag:**

a. Kunt u een overzicht geven van de verdere invoering van Automatische Treinbeïnvloeding verbeterde versie (ATB-vv)? b. Is ATB-vv een beveiligingssysteem of een beïnvloedingssysteem? En indien het een beïnvloedingssysteem is, gelden dan dezelfde eisen en randvoorwaarden als bij een beveiligingssysteem?

**Antwoord:**

a. Per brief van 28 juni 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 149) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik aan ProRail opdracht heb gegeven om in 2013 en 2014 800 extra seinen van ATB-vv te voorzien. Daardoor zullen eind 2014 in totaal ca. 2500 seinen hiermee zijn uitgerust. Deze selectie is gebaseerd op risicoanalyses van ProRail en omvat o.a. seinen op trajecten waar met hogere snelheden wordt gereden, sprake is van hogere treinintensiteiten, en/of waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Op mijn verzoek heeft ProRail inmiddels een voorstel gedaan voor de verdere uitrol van ATB-vv vanaf 2015. Ik heb ProRail gevraagd dit voorstel verder uit te werken, omdat ik in de aanloop naar het volledig operationeel worden van ERTMS uitbreiding van ATB-vv zie als een belangrijk extra vangnet om de veiligheid op het spoor verder te verbeteren, met uitzondering van die trajecten waar op korte termijn volledig onder ERTMS gereden kan worden.

b. ATB-vv is een extra vangnet bovenop het landelijk toegepaste ATB Eerste Generatie (ATB-EG) om ervoor te zorgen dat dit ook ingrijpt bij snelheden lager dan 40 km/u. Daarnaast grijpt ATB-vv al vóór een rood seinpassage in, zodat de kans dat een trein tijdig tot stilstand komt, dan wel tenminste met geringere snelheid een sein passeert, toeneemt. Om dit extra vangnet snel en doelmatig te kunnen implementeren is er destijds voor gekozen hier niet dezelfde eisen en randvoorwaarden aan te stellen als aan ATB-EG. Over de besluitvorming hierover is uw Kamer reeds op 28 juni 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 3) geïnformeerd. Overigens zal ProRail in 2014 een landelijk monitoringsysteem aanleggen waarmee het functioneren van alle ATB-vv installaties permanent bewaakt wordt.

**43 Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de concessie-eisen ten aanzien van de Fyra, en hoe aan die eisen invulling is gegeven?

**Antwoord:**

Voor een overzicht van de concessie-eisen ten aanzien van het hogesnelheidsvervoer door HSA, inclusief de Fyra-diensten, verwijs ik u naar de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet van 1 juli 2009 (bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 296). Deze vervoerconcessie is op 17 oktober 2013 nogmaals ter informatie aan uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 22 026, nr. 436).

In aanvulling op de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn er in 2011 afspraken gemaakt bij de voorkoming van het faillissement van HSA. Hiervoor verwijs ik u naar de brief van de minister van IenM van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343). Ik heb uw Kamer ten slotte per brief van 27 september 2013 geïnformeerd over het voorstel van NS en NMBS voor een alternatieve invulling van hun verplichtingen. Het voorstel behelst bijvoorbeeld een andere invulling van artikel 4 van de vervoerconcessie, als gevolg waarvan nieuwe bestemmingen worden toegevoegd. De afspraken uit november 2011 en het voorstel waarover ik u in september heb geïnformeerd worden verwerkt in de geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdlijnnet (conform het beleidsvoornemen van 17 april 2012).

**44 Vraag:**

Kunt u een overzicht van de onkosten en gederfde inkomsten geven ten aanzien van de Fyra?

**Antwoord:**

Zoals ik uw Kamer per brief van 27 september 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 430) heb geïnformeerd, leiden het wegvallen van het Fyra V250-materieel en de uitvoering van het voorstel van NS tot een waardevermindering van NS van € 340 mln. Dit is met inachtneming van een reservering op de begroting van IenM, die zou worden ingezet voor NS als het resultaat van NS zou tegenvallen. Hiervan is nu sprake, zodat deze reservering voor € 103 mln moet worden ingezet. De waardevermindering van NS van € 340 mln leidt via het dividend voor de aandeelhouder tot verminderde inkomsten op de Rijksbegroting ter hoogte van € 119 mln (35% van € 340 mln). Ter compensatie van de directe dividendderving zal ik de uitgaven in het Infrastructuurfonds met € 119 mln verlagen. De concessievergoeding voor de HSL-Zuid blijft gehandhaafd overeenkomstig de eerder met NS gemaakte afspraken (gemiddeld € 101 mln per jaar).

45 **Vraag:**

Kunt u aangeven wat er in het programma Beter Benutten bedoeld wordt met de afspraken die gemaakt moeten worden met mede-overheden en het bedrijfsleven als het gaat om het bevorderen van goederenvervoer over water?

**Antwoord:**

Via het programma Beter Benutten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden op verschillende manieren samen met medeoverheden en het bedrijfsleven maatregelen getroffen om het goederenvervoer over water te bevorderen. Het gaat dan ondermeer over het wegnemen van kleine infrastructurele knelpunten (bijvoorbeeld Zuid-Willemsvaart), het maken van intentieafspraken met verladers en logistieke bedrijven om meer gebruik te maken van de binnenvaart zodat er minder vrachtauto's over de weg gaan (bijvoorbeeld Rijnmond, Brabant). Daarnaast wordt voorzien in betere digitale informatievoorziening voor de binnenvaart (bedientijden objecten, beschikbaarheid wachtplaatsen). Dit gebeurt door het optimaliseren van vaartijden over corridors en doorvaartijden, specifiek bij natte objecten en het optimaliseren van wachttijden voor de (vaar)weggebruiker (Blauwe Golf ITS). Deze informatievoorziening wordt gezamenlijk door de provincies Noord- en Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam, RWS-Noord-Holland en het programma Beter Benutten ontwikkeld. Na succesvolle uitrol in deze regio's is een landelijke uitrol beoogd.

46 **Vraag:**

a. Is er zicht op dat in Internationale Maritieme Organisatie (IMO)-verband Liquid National Gas (LNG) als scheepsbrandstof binnenkort structureel mogelijk wordt gemaakt? b. Is bekend wat het standpunt van Duitsland, als belangrijke doorvoerroute voor Nederlandse schepen, is op het gebied van LNG? c. Kan het Duitse standpunt nog belemmerend werken voor de mogelijkheid om LNG als structurele scheepsbrandstof te gebruiken?

**Antwoord:**

De Internationale Maritieme Organisatie stelt op dit moment internationale regelgeving op voor zeeschepen die met gas worden aangedreven. Naar verwachting zal dit in de loop van 2014 afgerond worden en behoeven zeeschepen niet meer onder uitzonderingsbepalingen te varen, maar onder reguliere internationale regelgeving. In de betrokken werkgroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt momenteel een voorstel van de Nederlandse delegatie besproken, om LNG als brandstof voor binnenvaartschepen structureel in de regelgeving te verankeren. Er wordt door alle lidstaten, inclusief Duitsland, naar gestreefd om over dit voorstel uiterlijk in december 2014 een akkoord te bereiken. Ook Duitsland heeft inmiddels plannen ingediend bij de CCR om proefprojecten op te starten met schepen die varen op LNG. Het is dus in ieders belang dat de definitieve regelgeving volgens planning tot stand komt.

47 **Vraag:**

Kunt u een voorbeeld geven van de vermindering van regeldruk voor het bedrijfsleven door modernisering van regelgeving en voorschriften voor de binnenvaart?

**Antwoord:**

Nederland streeft er zowel op nationaal als internationaal niveau voortdurend naar om de regeldruk voor het bedrijfsleven te verminderen. Zo is in 2009 de verplichte ondernemersvergunning uit de Binnenvaartwet gehaald. Eind 2010 is bovendien de regelgeving voor de bemanningssamenstelling voor kleine schepen (kleiner dan 86 meter) nationaal versoepeld. Dit komt erop neer dat soms minder bemanning dan voorheen of soms minder gekwalificeerde bemanning dan voorheen nodig is. Daarnaast is het praktijkexamen schipper en matroos ingevoerd, hetgeen 21 jarigen en 19 jarigen de mogelijkheid biedt in minimaal één jaar, respectievelijk 60 dagen het groot vaarbewijs te verkrijgen, respectievelijk het matrozendiploma te behalen. Het beroep van schipper en matroos zijn daarmee laagdrempeliger geworden. We staan zeer kritisch ten opzichte van nieuwe regelgeving. Op internationaal niveau heeft Nederland in de CCR bewerkstelligd dat voorgenomen wijzigingen in de regelgeving worden voorafgegaan door een gedegen probleem- en impactanalyse.

48 **Vraag:**

Waarom worden onderzoeksgegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving niet als open data beschikbaar gesteld?

**Antwoord:**

Het Planbureau voor de Leefbureau (PBL) werkt actief aan het openbaar maken van haar onderzoeksresultaten. Via onder andere het Compendium voor de Leefomgeving ([www.clo.nl](http://www.clo.nl)) heeft het PBL al veel data openbaar gemaakt. De overige gegevens komen uiterlijk 1 januari 2015 beschikbaar. De data van het Planbureau zullen ook via het overheidsportaal ([www.data.overheid.nl](http://www.data.overheid.nl)) ontsloten worden. Het merendeel van de onderzoeksgegevens die PBL gebruikt als input voor haar onderzoek is afkomstig van derde partijen en betreft zowel open als gesloten data en is als zodanig bij deze bronhouders verkrijgbaar



49 **Vraag:**  
Kunt u voor alle pijlers van het kabinetsbeleid met betrekking tot Groene Groei, slimme inzet van marktprikkels, herziening van wet- en regelgeving, innovatie en de overheid als netwerkpartner, een toelichting in de vorm van voorbeelden geven?

**Antwoord:**

Groene groei is de verantwoordelijkheid van meerdere departementen. IenM staat aan de lat voor Klimaat, van Afval naar Grondstof, Mobiliteit en Water. Binnen deze domeinen kunt u voor de 4 pijlers aan de volgende voorbeelden denken:

Pijler 1: slimme inzet van marktprikkels

Een slimme combinatie van beprijzing, innovatiebeleid en overheidsinkoop stimuleert duurzame productie en creëert afzetmarkten.

Bijvoorbeeld: voor het stimuleren van het gebruik van gerecycled materiaal denken we aan afspraken zoals gemaakt in de raamovereenkomst verpakkingen over een minimum hoeveelheid recycklaat in PET-frisdrankflessen.

Pijler 2: een stimulerend kader met dynamiek bevorderende wet- en regelgeving

Binnen het programma Van Afval naar Grondstof zal worden geïnventariseerd hoe andere Europese regelgeving (o.a. REACH, en de KRA) en Nederlandse wetgeving, blokkades creëert voor optimaal hergebruiken van waardevolle grondstoffen in afvalstromen. Een voorbeeld is het formuleren van criteria voor het vervallen van de afvalstatus voor bepaalde reststromen. Hierdoor zijn ze vrij verhandelbaar en kunnen deze stromen makkelijker als grondstof dienen.

Pijler 3: innovatie

Innovaties zijn de sleutel tot een (kosten)effectieve vergroening van de economie en een ambitieus (inter)nationaal klimaatbeleid. Zo gaan we o.a. bijdragen aan tankinfrastructuur zodat ontwikkeling van Waterstof doorgang vindt. Ten aanzien van grondstoffen zullen we ons inspannen om de innovaties die voornamelijk bij kleine marktpartijen plaatsvinden, door grotere marktpartijen te laten verspreiden over de gehele markt en de gehele keten.

Pijler 4: overheid als netwerkpartner

De overheid treedt op als faciliterende en stimulerende netwerkpartner, samen met bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgerinitiatieven. Voorbeelden hiervan zijn de Green Deals (zoals de green deal Microplastics), samenwerking met gemeenten om afvalscheiding door burgers te stimuleren en samenwerking met lokale bestuurders en bedrijven in 10 regio's – in het kader van het programma Beter Benutten – om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast wordt in het kader van de Lokale Klimaatagenda ondersteuning gegeven aan de coalities voor een Klimaatbestendige stad. Een ander voorbeeld is het bijeen brengen van ketenpartijen om met elkaar vast te stellen welke acties er nodig zijn om de keten (zoals textiel) te verduurzamen.

50 **Vraag:**  
a. Wat is het huidige risiconiveau, als wordt gezegd dat de risico's van gevaarlijke klimaatverandering als gevolg van menselijk handelen tot een acceptabel niveau moet worden beperkt? b. In welke eenheid wordt dit risiconiveau gemeten? c. Welk risiconiveau wordt nagestreefd?

**Antwoord:**

De gedeelde visie van de partijen in het VN-Klimaatverdrag is dat klimaatverandering beperkt zou moeten blijven tot 2 graden boven het pre-industriële niveau. Dit kan worden gezien als de operationalisering van de doelstelling van het Verdrag, namelijk het stabiliseren van de broeikasgasconcentraties in the atmosfeer op zo'n niveau dat gevaarlijke beïnvloeding van het klimaatsysteem door de mens wordt voorkomen. Dit betekent volgens het Verdrag dat ecosystemen zich aan kunnen passen aan klimaatverandering, de voedselproductie niet in gevaar komt en duurzame economische ontwikkeling mogelijk is. Voor Nederland is het ook belangrijk dat zeespiegelstijging beheersbaar blijft. We hebben volgens het recente IPCC-rapport sinds 1880 al 0,85 graden opwarming achter de rug.

51 **Vraag:**

Heeft de overheid in het verleden bij benzinestations financieel bijgedragen aan de aanleg van deze stations? Zo nee, hoe verhoudt dat zich tot het feit dat de overheid zich nu bezig houdt met de aanleg van elektrische oplaadpunten?

**Antwoord:**

De rijksoverheid heeft nooit financieel bijgedragen aan de aanleg van benzinestations. Voor het exploiteren en beheren van benzinestations is een vergunning nodig op grond van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken. De exploitanten betalen een vergoeding aan het rijk voor het gebruik van rijksgrond.

Voor de elektrische oplaadpunten geldt hetzelfde. Het rijk verleent ook daar een vergunning voor en draagt ook niet financieel bij aan de aanleg ervan. Om het plaatsen en exploiteren van elektrische oplaadvoorzieningen langs rijkswegen te stimuleren heeft het Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf (RVOB) de huur/erfpachtcanon daarvoor tot en met 2015 op € 0 gesteld. In 2016 zal aan de hand van een evaluatie van de ontwikkeling van de verkoop van elektriciteit uit de oplaadpalen langs rijkswegen worden gezien of een vergoeding gewenst is.

52 **Vraag:**

In hoeverre kunt u een rol spelen in het verhogen van de waarde van gerecycled kunststof?

**Antwoord:**

Het verduurzamen van een keten is een zaak van samenwerking tussen de ketenpartijen. Ik zie het als mijn rol om te bevorderen dat partijen dit doen.

Zo heb ik voor de kunststofketen die partijen bij elkaar gebracht. Door hen wordt momenteel een aanpak voor die keten opgesteld, waarbij het verhogen van de waarde van recycalaat een onderdeel is.

Het spreekt voor zich dat activiteiten die tot meer vraag naar het recycalaat en tot een hogere kwaliteit van het recycalaat leiden kansrijk zijn. Door afspraken te maken zoals in de raamovereenkomst verpakkingen waarbij een minimale hoeveelheid recycalaat in PET-frisdrankflessen komt draag ik bij aan het vergroten van de vraag

53 **Vraag:**

Wat zijn concreet uw voornemens voor de modernisering van het milieubeleid in 2014?

**Antwoord:**

Binnenkort zal ik u een brief toesturen over «modernisering van het milieubeleid». In die brief schets ik een overzicht van de nieuwe aanpak op dat terrein en de inzet van de staatssecretaris (en van het kabinet) op het gebied van «milieu» in de volle breedte: klimaat / energie, grondstoffen, gezonde en veilige leefomgeving, inclusief aandacht voor wetten en regels, vergunningverlening, handhaving en toezicht.

**54 Vraag:**

Hoe verhoudt de aangekondigde ketenaanpak kunststof zich tot de Raamovereenkomst Verpakkingen?

**Antwoord:**

Het ketenakkoord kunststof richt zich op kunststoffen, kunststoftoepassingen en kunststofafval in den brede en op de hele keten (kringloopsluiting). Ook wordt aandacht besteed aan de druk die kunststofafval legt op het marine milieu. De raamovereenkomst verpakkingen richt zich alleen op het kunststofverpakkingafval. Beide akkoorden streven overigens wel dezelfde doelen na, namelijk het sluiten van de keten vanuit zowel grondstoffen- als economisch oogpunt. Ze richten zich op een gezamenlijke aanpak, waarin zuinig grondstoffengebruik en een schoon leefmilieu centraal staan.

**55 Vraag:**

Welke acties onderneemt u om gemeenten te bewegen de recycling van huishoudelijk afval te laten stimuleren?

**Antwoord:**

Zoals ik in mijn brief van 15 april 2013 (Kamerstuk 30 872, nr. 132) heb aangegeven, zijn er al diverse gemeenten die goed scoren als het gaat om de recycling van huishoudelijk afval. Die gemeenten wil ik een voorbeeld laten zijn voor de gemeenten die minder goed scoren of achterblijven. Daarom ga ik het contact tussen gemeenten versterken en waar nodig gemeenten bij elkaar brengen om ze van elkaar te laten leren, met als motto «Goed voorbeeld doet goed volgen». Ik ben hierover inmiddels in overleg met de VNG en de NVRD (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor afval- en reinigingsmanagement). Om het van elkaar leren te faciliteren, is een goed benchmark systeem noodzakelijk. Momenteel bestaan er twee van die systemen, een van Rijkswaterstaat/Leefomgeving en een van de NVRD. Ik streef er naar om die systemen tot één landelijk systeem te integreren en hierover ben ik inmiddels in overleg met de twee genoemde organisaties. Essentieel voor het verhogen van de recycling van huishoudelijk afval, is de houding en medewerking van de burger. Communicatie is daarbij een belangrijk instrument en samen met gemeenten zie ik hoe die communicatie kan worden versterkt. De gemeenten hebben overigens een grote beleidsvrijheid als het gaat om het inrichten van hun beleid op het gebied van gescheiden inzamelen van huishoudelijk afval. Dat betekent dat ik voor een deel afhankelijk ben van hun activiteiten. Ik ga er echter van uit dat ook gemeenten hun verantwoordelijkheid nemen om de circulaire economie weer een stap dichterbij te brengen.

**56 Vraag:**

Kun u toelichten waar de Nederlandse aansporingen tot een meer circulaire economie bij herziening van het Europees afvalbeleid precies uit bestaan?

**Antwoord:**

De herziening van het Europees afvalbeleid is onlangs door de Europese Commissie gestart met een openbare consultatie. Ik heb als reactie op die consultatie onder meer het volgende aangegeven:

- Stimuleer de afvalhiërarchie met juridische en financiële beleidsinstrumenten.
  - Stimuleer kennisuitwisseling en de duurzame inkoop door lidstaten en zet in op een verandering van de rol van de producent en consument (bijvoorbeeld lease).
  - Stimulering van recycling, hergebruik en preventie wordt verkozen boven een algemeen verbod op storten en/of verbranden. Voor specifieke afvalstromen kan (waar nodig) wel een verbod op storten en/of verbranden vastgesteld worden.
  - Verduidelijk verantwoordelijkheden van verschillende actoren om een gelijk speelveld te creëren, wat bijvoorbeeld recycling ten goede komt.
- Link afvalbeleid aan industriebeleid, bijvoorbeeld door banen te creëren in recycling.
- Bij het eventueel aanscherpen van (recycling)doelen moet rekening gehouden worden met verschillen tussen lidstaten. Doelen moeten zo vastgesteld worden dat ze stimulerend werken, maar tegelijkertijd niet zo hoog zijn dat ze buiten bereik van achterlopende lidstaten liggen en dan juist een minder motiverend effect krijgen.
  - Zorg voor een Europees orgaan dat zorgt voor coherente implementatie van afvalwetgeving in verschillende lidstaten. Minder verschillen tussen lidstaten maakt het makkelijker om afvalstoffen over landsgrenzen heen te transporteren en te verwerken.

Mijn reactie op de consultatie van de Europese Commissie stuur ik op korte termijn aan de beide Kamers der Staten-Generaal.

**57 Vraag:**

Kunt u aangeven waaruit blijkt dat de samenleving het huidige beleid inzake externe veiligheid als complex en ondoorzichtig ervaart?

**Antwoord:**

In de rapportage over de evaluatie van de verantwoordingsplicht groepsrisico (Kamerstuk 27 801, nr. 75) wordt vastgesteld dat het instrument groepsrisico als te complex en ondoorzichtig wordt ervaren. Dit beeld wordt ook bevestigd tijdens recente informatiebijeenkomsten over Basisnet Spoor met burgers. Deze delen mee dat zij het gevoel hebben dat de veiligheidsnormen niet aansluiten bij het veiligheidsgevoel dat zij ervaren. In de essaybundel «Omgaan met omgevingsrisico's en onzekerheden» (Kamerstuk 29 338, nr. 124) wordt geconstateerd dat burgers behoefte hebben aan meer kennis en informatie van uit de overheid over het omgaan met risico's. De overheid zou, conform dat document, bovendien nog te weinig rekening houden met emoties en percepties in de samenleving. De Kamer heeft daarom in recente debatten over externe veiligheid (zoals bij de behandeling van het wetsontwerp Basisnet en het debat over veiligheid van wegtunnels) aangedrongen op verbeteringen waardoor burgers en bestuurders transparante informatie krijgen over veiligheid en normen.

**58 Vraag:**

Zijn datasets met watervolume, waterkwaliteit, scheepvaartbewegingen, -bezit, -ongevallen, -registraties, -overtredingen en -bedrijven (in fte en omzet) digitaal ontsloten als open data? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Voor de datasets watervolume en waterkwaliteit is het antwoord ja. De actuele waterstanden, waterafvoeren en waterkwaliteit zijn nu beschikbaar via ([www.data.overheid.nl](http://www.data.overheid.nl) en [www.rws.nl/rws/opendata](http://www.rws.nl/rws/opendata)). Waterkwaliteitgegevens worden ook in samenwerkingverband tussen RWS en de Waterschappen via het Informatie huis Water beschikbaar gesteld via een internet portaal, het KRW-portaal. De huidige ontsluitingstools worden het komende jaar vervangen door nieuwe internetportalen (o.a. waterportaal en waterkwaliteitsportaal) waarmee naast actuele informatie straks ook historische gegevens kunnen worden opgevraagd.

Voor de andere gevraagde datasets (scheepvaartbewegingen, -bezit, -ongevallen, -registraties, -overtredingen en -bedrijven) geldt: nu nog niet. Deze datasets lopen mee in het project «Rijkswaterstaat Open Data Implementatie». Hierbij worden al deze datasets tegen het afwegingskader afgewogen waaruit volgt of data als open data worden ontsloten. Zie ook het antwoord op vraag 39.

**59 Vraag:**

Kunt u een uitleg geven van de getallen, zowel negatief als positief onder punt 14 «Netto mutaties op artikel 26 investeringsfondsen» in de tabel Begroting op hoofdlijnen?

**Antwoord:**

Elke verhoging of verlaging van beleidsartikelen op Hoofdstuk XII ten laste of ten gunste van de fondsen van lenM vinden plaats via artikel 26, Bijdrage aan Investeringsfondsen. Dat wil zeggen dat wanneer bijvoorbeeld het Infrastructuurfonds een bijdrage levert aan een beleidsartikel, artikel 26 verlaagd wordt ten gunste van dat beleidsartikel. De omgekeerde beweging (dus van beleidsartikel naar fonds) vertoont de omgekeerde weergave: het beleidsartikel wordt verlaagd en de stand van artikel 26 wordt evenredig verhoogd. Per saldo blijft de omvang van de begrotingen dus gelijk. De weergave van punt 14 in de tabel «Begroting op Hoofdlijnen» was nodig om te laten zien dat de mutaties in de posten 10 t/m 13 in dezelfde tabel niet-kader relevant zijn, oftewel: geen gevolgen voor de totaalstand van Hoofdstuk XII.

De positieve en negatieve bedragen in de reeks van post 14 zijn derhalve de tegenhangers van de verhogingen en verlagingen van de fondsen, waarvan de omvangrijkste in de posten 10 t/m 13 in dezelfde tabel worden weergegeven.

**60 Vraag:**

Ten koste van welke taken en asbestsaneringen gaat de herprioritering asbest?

**Antwoord:**

De herprioritering zit uitsluitend op de meerjaren reeks asbestsanering die, tot en met 2015, wordt gebruikt voor de sanering van asbestwegen. De derde, tevens laatste fase van het project sanering asbestwegen wordt eind dit jaar afgerond. Zoals al bij eerdere begrotingen is aangegeven was het voor de financiering van het project sanering asbestwegen noodzakelijk de bedragen van 2014 en 2015 naar voren te halen. Vandaar dat in die jaren de meerjaren reeks naar nul euro is bijgesteld. De onderhavige herprioritering betreft de korting op de meerjaren reeks over de jaren 2016 en 2017. In die jaren is daardoor minder budget beschikbaar voor het ondersteunen van saneringsoperaties. Dergelijke saneringsoperaties staan voor die jaren nog niet gepland, dus is er geen sprake van terugdraaien van concreet voorziene activiteiten. Het laat andere onderdelen van het asbestbeleid, zoals de subsidies aan mesothelioomslachtoffers en het ontwikkelen van het asbestvolgsysteem, ongemoeid.

61 **Vraag:**

Kunt u bevestigen dat de overboeking naar het Deltafonds van middelen voor projecten op het gebied van waterkwaliteit geen enkele invloed hebben op de middelen voor waterveiligheid die al in het Deltafonds staan?

**Antwoord:**

Ja, dat kan ik bevestigen. Zie ook het antwoord op vraag 65 XII.

62 **Vraag:**

Waar was de resterende programmaruimte op artikel 18.11 oorspronkelijk voor bedoeld?

**Antwoord:**

De programmaruimte was bedoeld voor concrete projecten voor het water- en mobiliteitsstelsel en voor de instandhouding daarvan. Bij Voorjaarsnota 2013 is daarvan € 272 mln betrokken bij de invulling van de bezuinigingen op het IF. Nu wordt voor het restant van € 100 mln een voorstel gedaan.

63 **Vraag:**

Heeft de overheveling van de resterende programmaruimte invloed op het kasritme van het infrastructuurfonds? Zo ja, welke?

**Antwoord:**

Nee, kasmatige inpassing is verlopen via het Deltafonds. Zie hiervoor ook het antwoord bij vraag 65.

64 **Vraag:**

Welk effect heeft de overboeking van de resterende programmaruimte op de bestedingsruimte van het infrastructuurfonds? In hoeverre heeft dit een relatie met bezuinigingen op het infrastructuurfonds?

**Antwoord:**

In mijn brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48) over de invulling van de bezuinigingen op het IF is dit bedrag niet betrokken. Het heeft geen relatie met de bezuinigingen.

65 **Vraag:**

Waarom wordt de resterende programmaruimte op artikel 18.11 met een kasschuif via het Deltafonds overgeboekt? Waar is dit terug te vinden op de begroting van het Deltafonds?

**Antwoord:**

De resterende programmaruimte op het Infrastructuurfonds artikel 18.11 wordt met een kasschuif via het Deltafonds overgeboekt omdat deze middelen niet in dezelfde periode staan (2017–2021) als de periode waarin deze middelen voor de projecten op het gebied van waterkwaliteit benodigd zijn (2016–2018).

Dit is in de OB2014 van het Deltafonds terug te vinden bij de Begroting op hoofdlijnen (post 1, blz. 7) en in de verdiepingsbijlage, waarin de afzonderlijke mutaties t/m 2028 op artikelonderdeel inzichtelijk zijn gemaakt (blz. 51, mutatie 10 en blz. 54, mutatie 4). Voor dit antwoord verwijs ik u ook naar het antwoord op vraag 17 bij het Infrastructuurfonds.

**66 Vraag:**

Kunt u toelichten wat de consequenties zijn voor uitvoering van het programma «Herprioritering asbest», van het inzetten van een deel van de middelen van het programma «Herprioritering asbest» ten behoeve van lenM-brede doeleinden?

**Antwoord:**

De herprioritering bestaat uit het verminderen van het budget voor asbestsanering voor de jaren 2016 en 2017. Dit impliceert dat in die jaren minder budget beschikbaar is voor het ondersteunen van saneringsoperaties. Dergelijke saneringsoperaties stonden voor die jaren nog niet gepland, dus er is geen sprake van terugdraaien van concreet voorziene activiteiten. In het licht van het voorziene verbod op asbestdaken per 2024 is het budget vanaf 2018 weer voor asbestsanering beschikbaar. Het deel van de middelen dat thans elders wordt ingezet zal door herprioritering in de komende jaren weer beschikbaar worden gemaakt voor veiligheidsbeleid, waaronder asbest.

**67 Vraag:**

Kunt u toelichten welke onderdelen van de begroting sluitend worden gemaakt met de bedragen van 14 mln euro in 2016 en 9 mln euro in 2017 uit het programma «Herprioritering asbest», die lenM-breed worden ingezet?

**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag wijs ik op de tabel met wijzigingen in de uitgaven die op pagina 20 van de beleidsagenda is opgenomen. Het inzetten van het budget voor asbestsanering (in die tabel post 17) levert, samen met de andere in die tabel opgenomen posten waar een negatief bedrag bij staat, een bijdrage aan het bekostigen van het geheel aan uitgaven die hoger zijn dan bij de eerste suppletoire begroting van 2013.

**68 Vraag:**

In hoeverre wordt in de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee rekening gehouden met de belangen van toerisme en toeristische ondernemers, met name als het gaat om windparken dicht bij de kust en stranden?

**Antwoord:**

- In het kader van de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee worden in de planMER op hoofdlijnen de effecten van de zichtbaarheid van windparken op recreatie meegenomen (gebaseerd op literatuuronderzoek). De Rijksstructuurvisie heeft betrekking op het aanwijzen van de gebieden «voor de Hollandse Kust» (vanaf 23 km) en «Ten Noorden van de Waddeneilanden» (ongeveer 60 km).
- In de haalbaarheidsstudie naar mogelijkheden van windenergie binnen de 12-mijlszone (ongeveer 23 km) wordt een nader onderzoek uitgevoerd naar effect op het toerisme. Dit gebeurt door middel van een belevingsonderzoek.
- Het belevingsonderzoek wordt uitgevoerd in overleg met de recreatiesector. De resultaten van het onderzoek worden betrokken bij de verdere besluitvorming over de haalbaarheidsstudie.

69 **Vraag:**

Welke kosten zijn er verbonden aan de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door mest, en kunt u een inschatting van deze kosten geven?

**Antwoord:**

In het hoofdrapport van de synthese van het PBL van de Evaluatie van de Meststoffenwet 2012 staat in tabel 5.9 dat de schade als gevolg van stikstof uit de Nederlandse landbouw in oppervlaktewater in Nederland tussen 0,3 en 1 miljard euro per jaar bedraagt. De totale schade is hoger, omdat de schade als gevolg van fosfaat in het oppervlaktewater alsmede de schade van nutriënten in het grondwater niet is berekend.

70 **Vraag:**

Kunt u aangeven welke gevolgen de bouw van megastallen in ruimtelijk opzicht zullen hebben voor het landschap, welke milieu- en gezondheidsgevolgen te verwachten zijn en hoe deze schaalvergroting in de agrarische sector zich verhoudt tot ruimtelijke en milieudoelstellingen?

**Antwoord:**

De ruimtelijke beslissingen daar waar het gaat om de bouw van megastallen en de gevolgen daarvan voor het landschap zijn een decentrale bevoegdheid. Ik beschik daarom niet over specifieke gegevens over gevolgen voor het landschap. Voor uw vragen over de effecten op het milieu en de volksgezondheid verwijs ik u naar het kabinetsstandpunt inzake de omvang van de veehouderij en schaalgrootte van 14 juni 2013 (Kamerstuk 28 973, nr.134), dat ook een beleidsreactie bevat op het advies de Gezondheidsraad van 30 november 2012 over de gezondheidsrisico's rond veehouderijen.

71 **Vraag:**

In hoeverre hecht u belang aan het inspraakrecht van burgers, en op welke wijze wordt dit meegenomen in de herziening van het omgevingsrecht?



**Antwoord:**

Inspraak voor burgers is een belangrijk onderdeel van de voorbereiding van besluitvorming op grond van de Omgevingswet. Participatie kan immers bijdragen aan het draagvlak en de kwaliteit van de besluitvorming. In het concept van de wet is daarom voor het opstellen van omgevingsvisies, programma's, omgevingsplannen, omgevingsverordeningen en waterschapsverordeningen opgenomen dat Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. In afwijking van de Awb is daarbij geregeld dat zienswijzen tegen de ontwerpbesluiten kunnen worden ingediend door een ieder in plaats van alleen belanghebbenden. Dit sluit aan op de eisen de voortvloeiende uit het verdrag van Aarhus. Daarnaast wordt van de bestuursorganen verwacht dat zij gebruik maken van de Code Maatschappelijke Participatie.

Voor de voorbereiding van een projectbesluit is een aantal verplichte participatiemomenten in het concept van de wet opgenomen in navolging van de Elverding-methode. Ook voor andere besluiten, zoals de vergunning, bevat de wet grondslagen om participatie te borgen.

72 **Vraag:**

Welke nationale belangen met betrekking tot ruimtelijke ordening onderscheidt u? Op welke manier worden deze geborgd?

**Antwoord:**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 32 660, nr. 50) heb ik de dertien nationale belangen beschreven en in de realisatieparagraaf is per nationaal belang de aanpak uitgewerkt.

73 **Vraag:**

Kunt u bij de kengetallen in de tabel op pagina 40 aangeven wat de doelen zijn waar de vervolgmeting in 2014 aan wordt getoetst?

**Antwoord:**

De kentallen op pagina 40 zijn gerelateerd aan de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), voor zover deze betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Met uitzondering van het nationaal belang «Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie» kennen deze nationale belangen geen streefwaarden of kwantitatieve doelstellingen maar alleen beoogde ontwikkelingsrichtingen.

De doelstellingen voor het nationaal belangen «Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie» zijn:

- Verbruik hernieuwbare energie: 16% in 2023
- Opgesteld vermogen windenergie op land: 6000 MW in 2020
- Opgesteld vermogen windenergie op zee: 4.450 MW aan opgesteld vermogen in 2023.

74 **Vraag:**

Kunt u toelichten wat er precies wordt gedaan met het bedrag van 5,4 mln euro, post Subsidies 13.02.02, die wordt verstrekt in het kader van de realisatie van de Basisregistratie Grootschalige Topografie?

**Antwoord:**

Het gaat om twee subsidies. Beide hebben betrekking op de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT).

De eerste subsidie wordt verstrekt aan het Landelijk Samenwerkingsverband Grootchalige Basiskaart Nederland (LSV-GBKN). De subsidie is de rijksbijdrage in de exploitatiekosten grootchalige topografie. Deze rijksbijdrage is met ingang van 2012 ingegaan. Het LSV-GBKN zorgt ervoor dat deze rijksbijdrage tezamen met de bijdragen van de andere participanten wordt ingezet in de jaarlijkse exploitatie van de grootchalige topografie. Thans gaat het nog om de huidige kaartbestanden, maar met ingang van 2014 ook om de dan opgeleverde gedeelten van de BGT.

De tweede subsidie wordt verstrekt aan het Samenwerkingsverband Bronhouders BGT (SVB-BGT). De bronhouders van de BGT zijn alle gemeenten, provincies, waterschappen, Rijkswaterstaat, ProRail, het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Defensie. Voor deze subsidie verzorgt het SVB-BGT de regie van de transitie voor alle bronhouders. Tijdens deze transitie worden de huidige oude kaarten omgezet naar de nieuwe uniforme BGT. Het gaat bij de regie om het opstellen van gezamenlijke plannen van aanpak en de voortgangsbewaking. Daarnaast dient deze subsidie voor het assemblageproces dat er voor zorgt dat de inbreng van verschillende bronhouders leidt tot één naadloze kaart van heel Nederland: de BGT.

75 **Vraag:**

Bent u bekend met de kosten en administratieve lastendruk die voortkomt uit de verrekening van verstrekingskosten door het Kadaster, die anders bespaard zou worden indien data worden ontsloten als open data?

**Antwoord:**

Het kadaster brengt jaarlijks 45 miljoen euro (prijsspeil 2012) in rekening aan notarissen, makelaars, andere bedrijven en burgers voor het digitaal verstrekken van gegevens. Deze inkomsten zijn bestemd voor het dekken van de bedrijfskosten van het Kadaster. Dit betreft ongeveer 20 miljoen verstrekkingen aan abonnees en incidentele afnemers. Aan de abonnees worden per jaar ongeveer 100 duizend facturen verstuurd. Door de incidentele afnemers worden 120 duizend elektronische Ideal betalingen verricht. Het Kadaster werkt met elektronische facturen en automatische incasso om de administratiekosten voor zichzelf en de afnemers zo laag mogelijk te houden.

De administratieve afhandeling een factuur kost het Kadaster ongeveer 3 euro bij een gemiddeld factuurbedrag van 500 euro (facturen zijn soms gecombineerd met bedragen voor andere werkzaamheden).

De exacte hoogte van de administratieve lasten voor burger en bedrijf voor de betalingen van deze facturen en de Ideal-betalingen zijn niet bekend.

Overigens moet worden bedacht dat, onafhankelijk of een tarief wordt gehanteerd, niet alle data van het Kadaster zonder meer als open data ter beschikking kunnen worden gesteld gelet op privacy beperkingen en handhaving van de rechtszekerheid in Nederland.

76 **Vraag:**

Welke natuurorganisaties krijgen subsidies voor de klimaatbuffers, en hoe is dat geld verdeeld? En wat zijn de concrete en afrekenbare doelen van deze subsidies? Hoe wordt dit geëvalueerd?

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

**Antwoord:**

De Klimaatbuffers zijn natuurgebieden die ingezet worden om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen en ons land veiliger, mooier en economisch aantrekkelijker te maken. De volgende natuurorganisaties ontvangen subsidie:

– Natuurmonumenten	€ 7.819.372,-
– Staatsbosbeheer	€ 3.695.112,-
– De 12 landschappen	€ 2.577.000,-
– ARK Natuurontwikkeling	€ 2.930.000,-
– Waddenvereniging	€ 124.000,-
– Vogelbescherming	€ 150.000,-

In totaal ontvangen zij 17,3 miljoen euro subsidie voor de realisatie van 20 projecten.

De concrete doelen voor deze subsidies zijn per project overeengekomen. Ze zijn onder andere uitgedrukt in aantallen hectares die aangekocht worden en ingericht als natuurgebied, gecombineerd met concrete maatregelen gericht op verbetering van de waterveiligheid, zoetwaterhuishouding en recreatie. Ook zijn per project concrete afspraken gemaakt over de communicatie, monitoring en kennisontwikkeling.

Evaluatie vindt op verschillende momenten en manieren plaats:

1. De natuurorganisaties stellen kwartaalrapportages en jaarrapportages op. Ook vinden veldbezoeken plaats. In 2012 heeft de voormalig Staatssecretaris van lenM de projecten Eelder- en Peizermaden en Hunzedal-Torenveen bezocht en geopend.
2. Er is in 2012 door de natuurorganisaties tussentijds een evaluerende rapportage opgesteld voor de kennisverspreiding en als input voor de beleidsvorming van het Deltaprogramma. In 2013 is een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Wanneer volgend jaar de meeste projecten gereed zijn zal opnieuw gerapporteerd worden aan lenM over de resultaten.
3. Bij afronding van een project moeten voor de definitieve subsidievestiging een eindverslag en een accountantsverklaring ingediend worden.
4. De inzichten uit deze praktijkvoorbeelden worden nu al betrokken bij het verkennen van beleidsinstrumentarium voor waterveiligheid en ruimtelijke adaptatie.

77 **Vraag:**

Hoeveel geld wordt er in 2014 besteed aan maatregelen in het kader van de verhoging van de maximumsnelheid?

**Antwoord:**

Het budget voor het verhogen van de maximumsnelheid betreft het plaatsen van bebording en vooral het realiseren van veiligheidsmaatregelen via de aanpak van kritische ontwerpelementen (AKOE). Het budget is opgenomen in het projectoverzicht hoofdwegen bij artikel IF 12.03.01 op bladzijde 18 van het Infrastructuurfonds. Voor 2014 is € 10 mln gereserveerd.

**78 Vraag:**

Op welke manier wilt u internationaal de opleidingseisen voor vrachtwagenchauffeurs bevorderen? Welke rol heeft Code 95 hierin?

**Antwoord:**

Ik wil Europees de opleidingseisen voor vrachtwagenchauffeurs bevorderen. Immers, de opleidingseisen komen voort uit de Europese Richtlijn (2003/59) Vakbekwaamheid bestuurders, ook wel bekend als code 95. De twee componenten van de richtlijn, verplichte kwalificatie en nascholing voor beroepschauffeurs, leveren Europees breed een bijdrage aan de kwaliteit van chauffeurs en daarmee aan de verkeersveiligheid.

De Europese Commissie is recent gestart met een openbare consultatieronde onder stakeholders over de ervaringen met en de effectiviteit van de richtlijn. Nederland zal in deze consultatie, mede op basis van de ervaringen van CBR en de sector, inzetten op verbetering van het level playing field en op behoud van het flexibele Nederlandse keuzemenu systeem voor de nascholing.

**79 Vraag:**

Kunt u aangeven hoe de plannen tot aanleg van kolencentrales zich verhouden tot het behalen van de milieudoelstellingen, waaronder de doelstellingen voor de luchtkwaliteit?

**Antwoord:**

Het initiatief voor nieuwe energiecentrales ligt bij het bedrijfsleven in samenspraak met de minister van EZ die verantwoordelijk is voor het energiebeleid. Er zijn bij mijn weten op dit moment geen plannen voor de aanleg van kolencentrales. De 3 nieuwe kolencentrales die in 2013/14 in bedrijf zullen komen, waren al gepland in de periode 2005–2007. De aanleg is na het uitvoeren van milieueffectrapportages en de vergunningverleningen in het kader van o.a. de Wabo/Wet milieubeheer, Waterwet en Natuurbeschermingswet (rond 2008) van start gegaan. Inmiddels zijn alle beroepsprocedures gevoerd en kunnen de 3 centrales in bedrijf gaan. Door strenge eisen aan de emissies van o.a. zwaveldioxide, stikstofoxiden en fijnstof en het toepassen van de meest moderne bestrijdingstechnieken, dragen de nieuwe kolencentrales in absolute zin en in vergelijking met andere bronnen nauwelijks bij tot de concentraties op leefniveau. Ook de emissieplafonds die Nederland in het kader van de zgn. Europese NEC-Richtlijn moet halen, blijven ruim onderschreden. Als in het kader van het Energieakkoord in de komende jaren nog 5 oude kolencentrales zouden sluiten is de totale milieuwinst zelfs aanzienlijk. Voor wat betreft de CO<sub>2</sub>-uitstoot vallen energiecentrales onder het EU-systeem van emissiehandel (EU ETS).

**80 Vraag:**

Hoeveel geld van de begroting gaat er naar de intensieve veehouderij, zoals via investeringssubsidies voor bijvoorbeeld fijnstofmaatregelen? Welke potjes zijn er beschikbaar voor de intensieve veehouderij, en waar zijn deze in de begroting opgenomen?

**Antwoord:**

Er worden geen middelen geraamd voor intensieve veehouderij. Op de begroting van het ministerie van Economische Zaken is in artikel 16.1 budget gereserveerd voor duurzame veehouderij. Daarnaast faciliteert het ministerie van Financiën de duurzame veehouderij via de fiscale instrumenten Vamil en MIA.

81 **Vraag:**

Welke nieuwe beleidsvoornemens heeft u om het stijgend aantal verkeersgewonden te laten dalen?

**Antwoord:**

Ik heb medio 2012 met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 23 maatregelen en onderzoeken in gang gezet om de stijgende trend in het aantal verkeersgewonden op het lokale wegennet te keren. De focus ligt op de risicogroepen fietsers en ouderen. Het effect van de maatregelen zal de komende jaren zichtbaar worden. Ik monitor de voortgang en het effect van de maatregelen. De onderzoeksresultaten die de komende jaren beschikbaar komen bespreek ik met decentrale overheden en maatschappelijke partners met als doel waar mogelijk aanvullende maatregelen te realiseren.

82 **Vraag:**

Bent u het eens met de stelling dat een trendbreuk noodzakelijk is om de doelstelling van 10.600 ernstig verkeersgewonden te halen in 2020?

**Antwoord:**

Het aantal verkeersgewonden is gestegen van 16.100 in 2002 tot 20.100 in 2011. Deze ontwikkeling is vooral te verklaren door de groei van de fietsmobiliteit van ouderen, die is versterkt door de toename van het aantal elektrische fietsen. Een ontwikkeling die op het moment dat de doelstelling is vastgesteld niet was voorzien. Oudere fietsers hebben vanwege fysieke kwetsbaarheid meer kans op ernstig letsel bij een verkeersongeval. De groei van het aantal ouderen en van het (elektrische) fietsgebruik zet zich de komende jaren naar verwachting door. Met de maatregelen in de Beleidsimpuls en de handvatten die onderzoeksresultaten bieden probeer ik de stijgende trend in het aantal ernstig verkeersgewonden keren zonder de fietsmobiliteit te beperken. In november informeer ik u over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2012 en aspecten bij de haalbaarheid van de doelstelling.

83 **Vraag:**

Kunt u toelichten waarom de post subsidies 14.02.02 met eenderde wordt verkleind?

**Antwoord:**

De post subsidies is verkleind door de subsidietaakstelling uit het Regeerakkoord.

84 **Vraag:**

Waar is de verwachting van toename van het aantal ernstig gewonde verkeersdeelnemers op gebaseerd?

**Antwoord:**

Het aantal verkeersgewonden is gestegen van 16.100 in 2002 tot 20.100 in 2011. Deze ontwikkeling is vooral te verklaren door de groei van de fietsmobiliteit van ouderen, die is versterkt door de toename van het aantal elektrische fietsen. Een ontwikkeling die op het moment dat de doelstelling is vastgesteld niet was voorzien. Oudere fietsers hebben vanwege fysieke kwetsbaarheid meer kans op ernstig letsel bij een verkeersongeval. De groei van het aantal ouderen en van het (elektrische) fietsgebruik zet zich de komende jaren naar verwachting door. Met de maatregelen in de Beleidsimpuls en de handvatten die onderzoeksresultaten bieden wil ik kijken of de stijgende trend in het aantal ernstig verkeersgewonden kan keren zonder de fietsmobiliteit te beperken. In november informeer ik u over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2012.

85 **Vraag:**

Kunt u aangeven welke organisaties gesubsidieerd uit de post Netwerken 14.01.01 en 14.01.02 hun subsidie verliezen, waarom ze die verliezen en met welk bedrag? Kunt u ook toelichten welke gevolgen het wegvallen van de subsidie heeft voor de taken van die organisaties?

**Antwoord:**

Uit de post netwerken 14.01.01 worden geen subsidies vertrekt, alleen uit de post 14.01.02.

Er is geen sprake van dat organisaties hun structurele subsidie verliezen. Subsidies uit de post 14.01.02 zijn in voorgaande jaren verstrekt en zijn incidentele subsidies.

86 **Vraag:**

Kunt u van elke maatschappelijke organisatie die subsidie ontvangt worden aangeven wat de prestatie-indicatoren zijn waaraan wordt getoetst of de middelen effectief worden besteed?

**Antwoord:**

De subsidies aan VVN, SWOV, Team Alert, IvDM en TLN worden beschikbaar gesteld op basis van hun activiteitenprogramma. Door monitoring en inhoudelijke/financiële verantwoording wordt achteraf getoetst in hoeverre de activiteiten ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

87 **Vraag:**

Heeft u op het gebied van openbaar vervoer alleen een regisserende rol, zoals in de tekst staat, of ook een sturende rol?

**Antwoord:**

De regisserende rol bevat een mix van faciliterende, initiërende en sturende maatregelen.

Maatregelen met een sturend karakter zijn het stellen van regels en kaders, het uitoefenen van toezicht hierop alsmede het financieren van grote regionale en lokale projecten. Als voorbeeld noem ik de «Hoofdlijnennotitie wetgevingstraject OV Chipkaart» (Kamerstuk 23 645, nr. 545), waarin ik wetgeving heb aangekondigd die het rijk bevoegdheden zal geven om publieke belangen in het domein van de OV Chipkaart te borgen.

- 88 **Vraag:**  
a. Welke oplossing is mogelijk voor de plaat voor de Reegeul, dat nu een probleem vormt voor de veerdiensten naar de Wadden? b. Wanneer wordt de vaargeul weer gebaggerd? c. Kan de Reegeul worden gebaggerd? Zo nee, waarom niet? En zo ja, op welke termijn kunnen deze werkzaamheden plaatsvinden? En als dat niet op korte termijn is, bestaan er dan mogelijkheden om het te versnellen?

**Antwoord:**

De veerdienst naar de Wadden maakt gebruik van de vaargeul tussen Holwerd en Nes.

De vaargeul loopt door de Reegeul. De vaargeul wordt door Rijkswaterstaat op afgesproken breedte en diepte gehouden. Dit past binnen de afspraken van de Planologische Kernbeslissing Waddenzee en moet de bereikbaarheid van de haven en de veiligheid voor de veerdiensten waarborgen.

Trajecten buiten de vaargeul, worden niet door Rijkswaterstaat op diepte en breedte gehouden. Daarom wordt de plaat voor de Reegeul niet gebaggerd. Op grond van de Planologische Kernbeslissing Waddenzee is er daarom geen aanleiding de plaat voor de Reegeul te baggeren. De plaat is alleen bij voldoende hoogwater door de veerboten bevaarbaar (overigens op eigen risico, aangezien dan buiten de vaarwegmarkering wordt gevaren). Toekomstige natuurlijke geulvorming wordt hier niet verwacht, omdat deze route over de plaat dwars op de heersende eb- en vloedstroom ligt.

- 89 **Vraag:**  
a. Betekent het feit dat er geen kengetallen meer beschikbaar zijn over reizigerskilometers, er tot de tijd dat de informatie van de OV-chipkaart kan worden gebruikt, geen gegevens over reizigerskilometers beschikbaar zijn? b. Is het aantal reizigerskilometers geen prestatie-criterium voor vervoerders? c. Indien dat wel zo is, hoe wordt dit dan gemeten en getoetst?

**Antwoord:**

a. Er is vanaf 2012 geen compleet landelijk beeld van het aantal reizigerskilometers in het stad- en streekvervoer. 2011 was het laatste jaar dat een compleet beeld is gemaakt. Dat was mogelijk op basis van het systeem van opbrengstverdeling voor de strippenkaart waarvoor het ministerie opdrachtgever was. Met ov kaartregistraties kan een landelijk beeld worden gemaakt, maar daarin ontbreekt de afgelegde afstand die met papieren vervoerbewijzen is gemaakt. Dat vormt een substantieel aandeel. De landelijke informatie over reizigerskilometers is dan incompleet. Er vindt overigens op decentraal niveau overleg plaats om te bezien of completering een haalbare zaak is.

b en c: Het aantal reizigerskilometers is sinds de invoering van de BDU per 2005 geen prestatie-criterium meer. De vermelding van het aantal reizigerskilometers was dus te zien als een service en continuering van oud beleid. Mogelijk is het aantal reizigerskilometers wel een prestatie-indicator bij sommige decentrale concessies.

- 90 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel klachten er over graffiti op stations zijn?

**Antwoord:**

Deze informatie is bij NS niet paraat beschikbaar.

- 91 **Vraag:**  
Kan van elke maatschappelijke organisatie die subsidie ontvangt worden aangegeven wat de prestatie-indicatoren zijn waaraan wordt getoetst of de middelen effectief worden besteed?

**Antwoord:**

De subsidies aan de Fietsersbond, Rover, de Geschillencommissie taxi en voor de (monitoring van) sociale veiligheid in het openbaar vervoer worden beschikbaar gesteld door lenM op basis van een inhoudelijk werkprogramma en/of activiteitenprogramma dat aansluit bij de regisserende rol van het ministerie van lenM op het gebied van openbaar vervoer. Voor elke subsidie geldt dat deze een tijdshorizon heeft en dat in de subsidieverleningsbeschikking afspraken worden gemaakt over de te leveren diensten en/of het op te leveren product. lenM toetst tussentijds en achteraf, door middel van monitoring en inhoudelijke en financiële verantwoording, of de afgesproken prestaties zijn geleverd en in hoeverre de diensten/activiteiten ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd. In geval van achtergebleven prestaties kan tot verrekening van de toegekende subsidie worden overgegaan.

- 92 **Vraag:**  
Waarop is de verwachting gebaseerd dat het aantal treinen in de tabel «Aantal treinbewegingen per week» in 2013 toeneemt, en geldt dit alleen voor de Betuweroute?

**Antwoord:**

De verwachting van de toename van het aantal treinen geldt inderdaad alleen voor de Betuweroute. Zij is gebaseerd op de prognoses voor het spoorgoedervervoer in het algemeen en de door vervoerders aangevraagde paden voor de Betuweroute in 2013 in het bijzonder.

- 93 **Vraag:**  
Wat wordt bedoeld met het woord «behoorlijk» in de zin «(...) omdat de exploitatie van het Hoofd Rail Net (HRN) in zijn geheel behoorlijk winstgevend is», en kunt u dat kwantificeren?

**Antwoord:**

De concessieprijs bedraagt enkele tientallen miljoenen euro's per jaar. Dat is waarop in de begroting wordt gedoeld met de zinsnede «behoorlijk winstgevend».

- 94 **Vraag:**  
Zijn luchtvaartvolume, punctualiteit, investeringen, projecten, objecten, bewegingen, bezit, ongevallen, overtredingen en bedrijven (in fte en omzet) digitaal ontsloten als open data? Zo nee, waarom niet?



**Antwoord:**

Alle voor de prestatie-indicatoren en kengetallen in artikel 17 (luchthavengelden, bewegingen, aantal passagiers, vrachttonnage en punctualiteit) gebruikte data zijn afkomstig van open data. Uitzondering hierop zijn de data die gebruikt zijn voor de prestatie-indicator: «aantal bestemmingen waarnaar geregelde vluchten plaatsvinden». Deze gegevens zijn afkomstig van Amsterdam Airport Schiphol. Van de overige onderwerpen worden binnen I&M door de ILT alleen de ongevallencijfers bijgehouden, en jaarlijks gepubliceerd in het rapport: Staat van de Transportveiligheid. Ten aanzien van bezit, overtredingen en bedrijven (fte en omzet) is deze informatie vanwege bedrijfsvertrouwelijke karakter niet beschikbaar als open data.

95 **Vraag:**

Wanneer kunnen de eerste resultaten van de monitoring die in 2014 van start gaat, van de effectiviteit van de maatregelen om het risico op vogelaanvaringen rond Schiphol te verminderen, worden verwacht?

**Antwoord:**

Op 3 juli jl. heeft de Kamer de motie aangenomen van de Leden Houwers en Geurts (Kamerstuk 28 286 nr. 636) waarin de staatssecretarissen van EZ en I en M wordt gevraagd op om alle mogelijkheden in te zetten om rond Schiphol een ganzenveilige situatie te creëren voor het vliegverkeer en daartoe ook te bezien:

- in hoeverre het aantal aanwezige ganzen in voldoende mate wordt gereduceerd;
- of een oplossing gevonden kan worden door het gebruik van elektrogolven;
- of de eerste resultaten van de proef Robin Radar Systems uitzicht bieden op terugdringing van de risico's;

Toegezegd is de Tweede Kamer eind 2014 te informeren over de resultaten van de maatregelen die worden genomen om het risico op vogelaanvaringen te verminderen.

Op elk van de maatregelen die wordt genomen om het risico van vogelaanvaringen te verminderen wordt reeds gemonitord. Zo worden er op verzoek van de provincie ganzentellingen gehouden en houdt Schiphol de ganzenpassages over de start- en landingsbanen bij. Verder voert Landschap Noord-Holland op dit moment een monitoringsonderzoek uit welke de mogelijkheid geeft informatie uit de verschillende sporen te koppelen en aanbevelingen te geven voor vraaggericht onderzoek naar welke maatregelen het meest effectief zijn gericht op reductie van het vogelaanvaringsrisico. De uitkomsten zullen naar verwachting in de loop van 2014 bekend zijn en zullen door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen worden gebruikt voor het verbeteren van het monitoringprogramma.

96 **Vraag:**

a. Hoe verloopt de samenwerking tussen de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de commerciële bergingsbedrijven op zee? b. Welke afspraken zijn er? c. Wat klopt er van de verhalen dat beide partijen op voet van oorlog met elkaar leven? d. Op welke punten wordt er goed samengewerkt en op welke punten niet? e. Welke gevolgen heeft dit voor de veiligheid? f. Wat is de rol van de kustwacht hierbij? g. In hoeverre is er sprake van oneerlijke concurrentie tussen de KNRM en de commerciële bergingsbedrijven?

**Antwoord:**

a. Hoe verloopt de samenwerking tussen de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de commerciële bergingsbedrijven op zee?

In het geval van een hulpverzoek van de beroepszeescheepvaart zijn de taken goed te scheiden. KNRM draagt zorg voor het in veiligheid brengen van de opvarenden en een betrokken bergingsbedrijf zorgt voor het eventueel bergen/verslepen van het incidentschip. Dit loopt goed.

Problemen kunnen ontstaan bij een hulpverzoek van een recreatievaartuig waar zowel de KNRM (via de Kustwacht) als een bergingsvaartuig naar toe gaan. De KNRM verleent primair hulp aan de opvarenden maar het komt voor dat het recreatievaartuig daarbij ook op sleep wordt genomen en in veiligheid wordt gebracht. Dit kan door een bergingsmaatschappij worden gezien als een oneigenlijke taak van de KNRM.

b. Welke afspraken zijn er?

Het is de taak van het Kustwachtcentrum om zorg te dragen voor de hulpverlening aan personen en schepen in nood op de Noordzee (de taken Search and Rescue en Rampenbestrijding). Voor de inzet van middelen heeft Kustwacht hiertoe afspraken gemaakt met o.a. de KNRM en helikopters van Defensie. Het bergen van (zee-)schepen is primair een commerciële activiteit waarbij de eigenaar van het schip en de berger (commerciële) afspraken over maken.

c. Wat klopt er van de verhalen dat beide partijen op voet van oorlog met elkaar leven?

Er is al enkele jaren overleg tussen de KNRM en één bergingsmaatschappij die met name actief is op de Waddenzee. Er bestaat een samenwerkingsconvenant tussen deze partijen waarin afspraken zijn gemaakt over de taakverdeling. Partijen hebben verschillende inzichten en standpunten over hoe dit convenant wordt nageleefd. Dit meningsverschil is recent geëscaleerd waarbij de KNRM het convenant eenzijdig heeft opgezegd.

d. Op welke punten wordt er goed samengewerkt en op welke punten niet?

Zie antwoord onder a)

e. Welke gevolgen heeft dit voor de veiligheid?

Geen. De hulp aan de opvarende is geborgd.

f. Wat is de rol van de kustwacht hierbij?

In geval van een noodoproep heeft de kustwacht de formele taak een reddingsactie in gang te zetten en reddingseenheden te alarmeren. De Kustwacht heeft hiertoe o.a. een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de KNRM.

g. In hoeverre is er sprake van oneerlijke concurrentie tussen de KNRM en de commerciële bergingsbedrijven?

KNRM wordt in het geval van een noodoproep door de Kustwacht gealarmeerd en brengt de opvarenden in veiligheid. De inzet van de KNRM is voor alle partijen geheel kosteloos. Indien daarbij ook het getroffen vaartuig op sleptouw wordt genomen kan dat worden gezien als service van de KNRM, maar ook als preventie om andere aanvaringen te voorkomen.

Een bergingsbedrijf kan daar vanuit een commercieel oogpunt anders tegenaan kijken.

- 97 **Vraag:**  
In hoeverre zullen uw voornemens rond de versoberingen kunnen leiden tot een verminderde dienstverlening aan de binnenvaart?
- Antwoord:**  
Er is sprake van versoberingen die voortvloeien uit de apparaatstaakstelling op Rijkswaterstaat. In de begroting HXII 2012 (pag. 220) is hierover gemeld dat ca. 10% van de besparing wordt gevonden door diverse efficiencymaatregelen. De overige 7,5% zal moeten worden gevonden door het kwaliteitsniveau aan te passen aan de intensiteit van het gebruik. Eén van de maatregelen is het reduceren van bedieningstijden van sluisen op rustige vaarwegen. De versobering geldt voor alle uitvoerende taken en werkzaamheden op de infrastructuur zoals bediening, verkeersbegeleiding en handhaving. Bij een dermate forse taakstelling is een verminderde dienstverlening door beperkte inkrimping van de bedieningstijden onvermijdelijk. Het uitgangspunt is dat dit zo min mogelijk nadelige (economische) effecten heeft. Ten behoeve van het komende AO scheepvaart wordt de Tweede Kamer hierover nader geïnformeerd.
- 98 **Vraag:**  
Overweegt u te komen tot een inkrimping van bedieningstijden of een nachtsluiting? En zo ja, op welke locaties?
- Antwoord:**  
Door het leveren van regionaal maatwerk is er geen noodzaak meer om nachtsluiting te overwegen. Het beperkt inkrimpen van de bedienvensters bij een aantal bruggen en sluisen wordt alleen overwogen op de vaarwegen met minder economisch belang en tijdens perioden met een zeer lage scheepvaartintensiteit. Deze nieuwe bedieningsregimes zijn besproken met provincies en met de sector. Ik wil de afspraken per regio in het komende BO MIRT met de landsdelen vaststellen. Ten behoeve van het komende AO scheepvaart wordt de Tweede Kamer hierover nader geïnformeerd.
- 99 **Vraag:**  
Waarom heeft u ervoor gekozen om tot een versobering van de bedieningstijden van sluisen in vaarwegen te komen? Hoe wordt voorkomen dat hierdoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geschaad?
- Antwoord:**  
De taakstelling van 17,5% is onderdeel van het kabinetsakkoord en is ingeboekt. In de begroting HXII 2012 (pag. 220) is hierover gemeld dat ca. 10% van de besparing wordt gevonden door diverse efficiencymaatregelen. De overige 7,5% zal moeten worden gevonden door het kwaliteitsniveau aan te passen aan de intensiteit van het gebruik. De taakstelling geldt voor alle uitvoerende werkzaamheden op de infrastructuur zoals bediening, verkeersbegeleiding en handhaving. Verminderde dienstverlening door beperkt inkrimpen van bedienvensters en oplopende wachttijden is daarbij onvermijdelijk. Ten behoeve van het komende AO scheepvaart wordt de Tweede Kamer hierover nader geïnformeerd (zie ook antwoord vraag 97).
- 100 **Vraag:**  
Wordt bij de aanleg/omlegging van de Zuid Willemsvaart rekening gehouden met de aanleg van ligplaatsen?

**Antwoord:**

Ja, bij de omlegging van de Zuid Willemsvaart wordt rekening gehouden met de aanleg van de benodigde hoeveelheid ligplaatsen. Deze ligplaatsen zullen op een andere locatie komen te liggen dan voorheen, toen ze binnen de stedelijke ring van den Bosch gesitueerd waren. De grotere schepen die van het nieuwe traject op de Zuid Willemsvaart gebruik zullen maken (tot klasse IV) kunnen door hun grootte de oude ligplaatsen niet bereiken. Daarom zullen de nieuwe ligplaatsen buiten Den Bosch op het traject tussen Den Bosch en Veghel komen te liggen.

**101 Vraag:**

Is het uw intentie dat het verbeteren van de capaciteit van sluizen op de hoofdtransportassen moet leiden tot voldoen aan de streefwaarden met betrekking tot passeertijden, of moeten er nog andere maatregelen komen om aan de streefwaarden te voldoen?

**Antwoord:**

Het is mijn intentie om de capaciteit van de sluizen via het MIRT te laten voldoen aan de SVIR-normen en daartoe de capaciteit te vergroten door verkeersmanagement en aanleg van extra sluiskolken. Daarnaast streef ik ook naar het verder verbeteren van het optimaliseren van het onderhoudsregime waardoor het aantal en de duur van geplande en ongeplande stremmingen van bestaande sluiskolken zo veel mogelijk wordt verkleind. Hiermee verwacht ik dat ook op de hoofdtransportassen aan de streefwaarden voor passeertijden zal kunnen worden voldaan.

**102 Vraag:**

Hoe staat het momenteel met de gesprekken met landsdelen om te voorkomen dat de bedieningstijden van sluizen en bruggen worden ingekort?

**Antwoord:**

De gesprekken met de landsdelen zijn constructief verlopen. Naar aanleiding van deze gesprekken heb ik enkele aanpassingen gedaan die tot regionaal maatwerk hebben geleid. Met de betrokken provincies heb ik dit in september bestuurlijk afgestemd. In een aantal gevallen vraagt dit nog om nadere uitwerking. Die uitwerking vindt op dit moment plaats. Ik wil de resultaten in het BO MIRT met de landsdelen vaststellen. Ten behoeve van het komende AO scheepvaart wordt de 2e kamer hierover nader geïnformeerd.

**103 Vraag:**

Kunt u aangeven welke economische consequenties het inkorten van de bedieningstijden van sluizen en bruggen hebben? En kunt u hier in ieder geval indicatoren van bedrijvigheid, omzet, kosten en arbeidsplaatsen bij betrekken?

**Antwoord:**

Het beperkt inkrimpen van de bedienvesters bij een aantal bruggen en sluizen wordt alleen overwogen op de minder prioritaire vaarwegen. Daarnaast heb ik gekeken naar de perioden met een zeer lage scheepvaartintensiteit. De nieuwe bedieningsregimes zijn goed besproken met de provincies en sectorvertegenwoordigers en daarmee is de versoberingstaakstelling zodanig ingevuld dat de negatieve effecten voor gebruiker en omgeving ten aanzien van bedrijvigheid, omzet, kosten en arbeidsplaatsen zo beperkt mogelijk blijven.

104 **Vraag:**  
Kunt u een overzicht geven van de projecten die ten gevolge van bezuinigingen op het infrastructuurfonds zijn getemporiseerd? En kunt u aangeven welke economische consequenties het uitstellen van deze projecten voor het Nederlandse bedrijfsleven heeft, zowel per project als in totaal?

**Antwoord:**

Het overzicht van getemporeerde projecten heb ik reeds verstrekt als bijlage bij mijn bezuinigingsbrief aan uw kamer van 13 februari jongstleden (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48).

Dit kabinet heeft in deze bezuinigingsbrief € 6,4 miljard aan bezuinigingen ingevuld op het Infrastructuurfonds t/m 2028. Dit is omgerekend iets minder dan een half miljard euro per jaar. In antwoorden op eerdere Kamervragen van lid Dik-Faber (vergaderjaar 2012–2013, Aanhangselnummer 1899) heb ik aangegeven dat een bezuiniging van € 500 miljoen per jaar een mogelijk werkgelegenheidsverlies van 3.200 manjaren per jaar kan betekenen.

105 **Vraag:**  
Betekent de eerste alinea van dit beleidsartikel dat voor u onomstotelijk vaststaat dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> en overige broeikasgassen leidt tot een stijging van de temperatuur op aarde, en daarmee leidt tot een verandering van klimaat en stijging van de zeespiegel?

**Antwoord:**

Het recente IPCC-rapport van september 2013 geeft aan dat het vrijwel zeker is.

106 **Vraag:**  
Hoe toetst u dat bij de inkoop van milieuvriendelijke producten deze ook daadwerkelijk milieuvriendelijker zijn?

**Antwoord:**

Het is aan de inkoopende organisatie om te controleren of een levering voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bij het Rijk wordt hierbij met name de verklaring van de leverancier dat zijn product of dienst hieraan voldoet beoordeeld.

107 **Vraag:**  
Komt er van het United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) ook geld naar Nederland, voor het klimaatbestendig maken van onze delta?

**Antwoord:**

Nee, het UNFCCC, het klimaatverdrag, is een overeenkomst en geen fonds waaruit gelden worden verdeeld onder de Partijen. Er bestaan onder het klimaatverdrag ook geen verplichtingen voor de financiering van adaptatiemaatregelen in ontwikkelde landen.

108 **Vraag:**  
Komt er van de Europese Unie geld naar Nederland, voor het klimaatbestendig maken van onze delta?

**Antwoord:**

In een aantal fondsen uit het EU budget voor de periode 2014–2020, zoals LIFE+, Cohesiebeleid, Gemeenschappelijk Landbouwbeleid, en via het onderzoeksprogramma Horizon 2020, is de mogelijkheid geschapen tot aanwending voor klimaatactie, waaronder aanpassing aan klimaatverandering. Uiteraard alles nog onder voorbehoud van definitieve goedkeuring van het gehele EU-budget. Er bestaat geen automatisme op overdracht van dergelijke fondsen naar Lidstaten. Of daarvan ook geld naar Nederland gaat komen, hangt af van de invulling door Nederland van passende voorstellen en eigen inbreng. Zo zullen ook onderdelen van het Deltaprogramma moeten voldoen aan verschillende criteria om voor de middelen in aanmerking te komen.

**109 Vraag:**

Wat zijn de concrete en afrekenbare doelen van de Lokale Klimaatagenda? Wanneer zijn deze doelen voor het laatst geëvalueerd?

**Antwoord:**

Het doel van de Lokale Klimaatagenda is het versnellen en verspreiden van kansrijke en succesvolle initiatieven op het gebied van het klimaat. De tussentijdse evaluatie van de Lokale Klimaatagenda is op 18 maart 2013 (Kamerstuk 32 813, nr.45) aan de Kamer gestuurd.

**110 Vraag:**

Stimuleert u alleen zuinigere voertuigen of ook schonere voertuigen?

**Antwoord:**

De stimulering van zuinige voertuigen verloopt via fiscale instrumenten die onderdeel zijn van de begroting van het ministerie van Financiën en via subsidieregelingen op de begroting van Infrastructuur en Milieu. De stimulering van zuinige auto's heeft tot gevolg dat er in Nederland naar verhouding tot andere landen in Europa veel meer nieuwe elektrische en semi-elektrische voertuigen worden verkocht. Naast de verlaging van de CO<sub>2</sub>-uistoot heeft dit ook een positieve uitwerking op de luchtkwaliteit. Daarnaast worden fiscale instrumenten zoals bijvoorbeeld de MIA/Vamil-regeling ook ingezet voor de stimulering van schonere voertuigen. Een paar voorbeelden zijn de stimulans van een NO<sub>x</sub>-reductiesysteem voor een binnenvaartschip, het stimuleren van de ontwikkeling van een aardgasauto voor de zakelijke markt en het stimuleren van de ontwikkeling van een elektrisch aangedreven brom- of snorfiets met lithiumhoudende accu. Bovendien geldt er een korting op de bpm (belasting op personenauto's en motorrijwielen) als een dieselpersonenauto wordt aanschaf die voldoet aan de Euro 6-norm. Daarnaast zijn er nog twee subsidieregelingen die specifiek gericht zijn op de stimulering van de aanschaf van nieuwe voertuigen die zijn uitgerust met motoren die aan strenge emissienormen voldoen. Daarbij gaat het om de normen voor Euro 6 (taxi's en bestelauto's) en Euro VI (vrachtwagens en bussen).

**111 Vraag:**

Op welke wijze wordt de uitstoot van broeikasgassen bij de productie van ons voedsel en bij de productie van agrarische producten voor de export meegenomen in het nationale klimaatbeleid?

**Antwoord:**

Het nationale klimaatbeleid is gericht op de uitstoot van alle broeikasgassen die fysiek in Nederland vrijkomen. Dit is conform internationale afspraken en geldt voor alle productiesectoren waaronder de land- en tuinbouw. Het klimaatbeleid en de daaraan gekoppelde monitoring richt zich op de productie in Nederland en niet op de consumptie. Het beleid maakt geen onderscheid tussen emissies van productie voor binnenlands gebruik of productie voor export.

**112 Vraag:**

Op welke wijze ondersteunt u gemeenten, provincies en waterschappen bij hun klimaatprogramma's? Hoeveel geld stelt u hiervoor beschikbaar en waar is dit in de begroting opgenomen?

**Antwoord:**

Met de Lokale Klimaatagenda ondersteun ik de decentrale overheden door kennisuitwisseling, netwerkvorming en het signaleren en agenderen van belemmeringen. Dit alles gericht op het opschalen van succesvolle klimaatinitiatieven. De uitvoering van dit programma zal vooral plaatsvinden via de unit Leefomgeving van Rijkswaterstaat. Het hiermee in totaal gemoeide bedrag (begroot op ca. 950.000 euro) vormt dan ook onderdeel van de op artikel 19.01.03 geraamde «bijdrage aan het agentschap RWS».

**113 Vraag:**

Betekent de zin dat «»tot en met 2015 nog de laatste betalingen moeten plaatsvinden met betrekking tot subsidies op het gebied van klimaat»», dat daarna geen subsidies meer worden verstrekt?

**Antwoord:**

Deze zin betekent dat in de jaren 2014 en 2015 nog betalingen zullen plaatsvinden op subsidies die in eerdere jaren zijn verstrekt. Na 2013 zijn in het licht van het regeerakkoord Rutte I geen nieuwe subsidies meer voorzien op dit gebied.

**114 Vraag:**

en Kunt u aangeven hoeveel ambtenaren (fte) bezig zijn met de administratie van de teruggaafregeling kerkgebouwen?

**115** Kunt u aangeven hoeveel ambtenaren (fte) bezig zijn met de administratie van de teruggaafregeling non profits?

**Antwoord:**

Met de uitvoering van de teruggaafregelingen voor kerkgebouwen en non-profitinstellingen zijn bij het ministerie van Financien in totaal 16 fte's gemoeid.

**116 Vraag:**

Kunt u aangeven hoeveel ambtenaren (fte) bezig zijn met de administratie van de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting?

**Antwoord:**

De vóór 2013 geldende vrijstelling voor grootverbruikers werd uitgevoerd door de energiebedrijven. Het toezicht van de Belastingdienst daarop vergde vrijwel geen inzet van fte's. De vrijstelling is per 1 januari 2013 vervangen door een teruggaafregeling. Met de uitvoering daarvan is 0,2 fte gemoeid.

- 117 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel aanvragers er in 2013 gebruik gemaakt hebben van de teruggaafregeling kerkgebouwen?
- Antwoord:**  
Het aantal aanvragers dat gebruik maakt van de teruggaafregeling voor kerkgebouwen is momenteel ongeveer 2.000.
- 118 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel aanvragers er in 2013 gebruik gemaakt hebben van de teruggaafregeling non profits?
- Antwoord:**  
Het aantal aanvragers dat gebruik maakt van de teruggaafregeling voor non-profitinstellingen is momenteel ongeveer 8.000.
- 119 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel aanvragers er in 2013 gebruik gemaakt hebben vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting?
- Antwoord:**  
De vóór 2013 geldende vrijstelling voor grootverbruikers behoefde niet te worden aangevraagd. De vrijstelling is per 1 januari 2013 vervangen door een teruggaafregeling. De teruggaaf over 2013 kan pas worden ingediend in 2014. Er zijn in 2013 dan ook nog geen aanvragen gedaan. De verwachting is, dat 200 à 250 aanvragers van de regeling gebruik zullen maken.
- 120 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel energiegebruik in 2013 viel onder de teruggaafregeling kerkgebouwen?
- Antwoord:**  
Omdat 2013 een nog lopend jaar is kan nog niet precies worden aangegeven hoeveel energiegebruik zal vallen onder de teruggaafregeling kerkgebouwen. Op basis van de raming van deze belastinguitgave zal het energieverbruik van aardgas in 2013 uitkomen op ca. 43 mln. m<sup>3</sup>.
- 121 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel energiegebruik in 2013 viel onder de teruggaafregeling non profits?
- Antwoord:**  
Omdat 2013 een nog lopend jaar is kan nog niet precies worden aangegeven hoeveel energiegebruik zal vallen onder de teruggaafregeling non profits. Op basis van de raming van deze belastinguitgave zal het energieverbruik van elektriciteit en aardgas in 2013 uitkomen op ca. 137 mln. m<sup>3</sup> aardgas en 73 mln. kWh elektriciteit.
- 122 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel energiegebruik in 2013 viel onder de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting?
- Antwoord:**  
Omdat 2013 een nog lopend jaar is kan nog niet precies worden aangegeven hoeveel energiegebruik viel onder de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting. Op basis van de raming van deze belastinguitgave zal het energieverbruik van elektriciteit in 2013 uitkomen op ca. 60 mln. kWh.



- 123 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel energiebesparing er per jaar tussen 2008 en 2013 gemiddeld plaatsvond bij de bedrijven die vallen onder de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting?
- Antwoord:**  
Gemiddeld is er in deze periode sprake geweest van een energiebesparingspercentage van 1,5% per jaar. Dit zijn nieuwe geactualiseerde cijfers uit de rapportages MEE (Meerjarenafspraken Energie-efficiency: zijnde de overeenkomsten tussen de overheid en bedrijven, instellingen en gemeenten over energie-efficiency) en MJA-3 (de meerjarenafspraken tussen de Nederlandse overheid en de grotere bedrijven over energiebesparing). De besparing in beide convenanten neemt op grond van die cijfers de laatste jaren toe.
- 124 **Vraag:**  
Komen bedrijven die vallen onder de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting ook in aanmerking voor de compensatieregeling voor de kosten van CO<sub>2</sub> rechten?
- Antwoord:**  
Ja, grootgebruikers van elektriciteit uit sectoren die door de Europese Commissie zijn aangemerkt als zijnde gevoelig voor koolstoflekkage, komen in aanmerking voor de compensatieregeling voor de indirecte emissiekosten als gevolg van de introductie van het Europese emissiehandelssysteem (ETS). Dit geldt echter niet voor alle bedrijven die onder de vrijstellingen grootverbruik in de energiebelasting vallen.
- 125 **Vraag:**  
Welk deel van de ETS-plichtige (Emissions Trading System) bedrijven wordt straks de facto ontzien van de prijsprikkel door de compensatieregeling voor de kosten van CO<sub>2</sub> rechten?
- Antwoord:**  
De compensatieregeling geldt voor 15 sectoren en daarmee voor slechts een deel (ongeveer 20%) van de bedrijven. Ook deze bedrijven blijven de prijsprikkel voelen doordat ze moeten betalen voor de CO<sub>2</sub>-kosten als onderdeel van hun energierekening. De compensatie is gerelateerd aan de efficiency waarmee ze hun produkten maken. Dus deze bedrijven blijven geprikkeld om zo efficiënt mogelijk te produceren.
- 126 **Vraag:**  
Hoe verhouden de uitgaven van de inkomsten uit ETS veilingen zich de komende jaren tot de kosten van de compensatieregeling voor de kosten van CO<sub>2</sub> rechten?
- Antwoord:**  
Het Rijk biedt de carbon leakage bedrijven die deelnemen aan een convenant ter bevordering van energie-efficiëntie voor compensatie van indirecte kosten als gevolg van het ETS maximaal € 78 miljoen per jaar voor compensatie over de periode 2013 tot en met 2020. De veilinginkomsten zijn vanaf 2014 begroot op 200 miljoen per jaar.
- 127 **Vraag:**  
Hoeveel extra ETS-ontvangsten zouden er zijn, als de luchtvaart onder het ETS plafond zou vallen?

**Antwoord:**

De luchtvaart valt sinds januari 2012 onder het EU ETS. Daarmee is een plafond gesteld aan de CO<sub>2</sub> uitstoot door deze sector. De omvang van veilingopbrengsten is afhankelijk van de geografische reikwijdte van het EU ETS. Dit bepaalt immers de hoeveelheid emissies die onder het systeem meetellen en daarmee het aantal te veilen rechten. Op het handelsjaar 2012 was het EU besluit van toepassing dat bekend staat als «stop the clock». Hiermee werd voor één jaar een geografische reikwijdte van toepassing die alleen betrekking had op intra-Europese vluchten. Het «stop the clock» besluit creëerde onduidelijkheid over het aantal te veilen emissierechten voor luchtvaart. Daarom zijn de veilingen voor handelsjaar 2012 uitgesteld. Later worden die rechten alsnog geveild. Dan zal duidelijk worden wat de exacte omvang is van de veilingopbrengsten in relatie tot dat handelsjaar.

Voor het handelsjaar 2013 en verder is op dit moment nog niet bekend welke geografische reikwijdte wordt toegepast. Hierover zal worden besloten in het licht van de uitkomsten van de recente ICAO Assemblee.

**128 Vraag:**

Op welke manier wilt u de administratieve lasten, die samenhangen met emissies, verlagen?

**Antwoord:**

Via structureel overleg met bedrijven worden door hen als belastend ervaren knelpunten bij rapportages over emissies verzameld en aangepakt. De lasten blijken te kunnen worden verlaagd door de internetapplicaties voor rapportages continu te verbeteren, onderling beter af te stemmen en data meermalig te gebruiken. De achterliggende regelgeving is van Europese en internationale oorsprong, zodat de lasten ook worden verlaagd door in internationaal verband termijnen en definities af te stemmen en overlap tussen rapportageverplichtingen weg te nemen.

**129 Vraag:**

Op welke wijze ondersteunt u gemeenten en provincies bij het opstellen van algemene regels en bij de vergunningverlening met betrekking tot lucht en geluid?

**Antwoord:**

Kenniscentrum InfoMil, sinds 2013 onderdeel van Rijkswaterstaat, ondersteunt gemeenten en provincies bij de uitvoering van milieuregelgeving in het algemeen en in het bijzonder bij taken op het gebied van lucht en geluid. Voorbeelden van middelen die daarbij worden ingezet zijn: internet ([www.infomil.nl](http://www.infomil.nl)), helpdesk, handleidingen en -reikingen, informatiebijeenkomsten, workshops. Kenniscentrum InfoMil biedt ook aan gemeenten en provincies een platform om goede praktijken, lokale ondersteuningproducten en ervaringen uit te wisselen.

**130 Vraag:**

Kunt u aangeven wanneer het activiteitenbesluit wordt geëvalueerd?

**Antwoord:**

De evaluatie van het Activiteitenbesluit milieubeheer met betrekking tot landbouwactiviteiten vindt plaats in 2015.

131 **Vraag:**  
Kunt u aangeven hoeveel meldingen van agrarische activiteiten er zijn geweest, die voor de uitbreiding van het activiteitenbesluit vergunningplichtig waren, zijn onderzocht door gemeenten? En kunt u aangeven hoeveel er gewoon voor kennisgeving zijn aangenomen?

**Antwoord:**

Nee, de rijksoverheid houdt deze gegevens niet bij. De uitvoering van het Activiteitenbesluit is de verantwoordelijkheid van de gemeenten en waterschappen. Het zogenaamde «tweedelijnsstoezicht» door de rijksoverheid op de uitvoering van dergelijke taken is afgeschaft.

132 **Vraag:**  
Kunt u toelichten hoe het staat met het ontwikkelen van instrumenten om de waarde van biodiversiteit en natuurlijk kapitaal tot uitdrukking te brengen in het economisch verkeer, en welke concrete acties er op dit punt de komende jaren worden genomen?

**Antwoord:**

Om de waarde van biodiversiteit en natuurlijk kapitaal tot uitdrukking te brengen is het eerst nodig om die waarde te kennen, en vervolgens nieuwe economische arrangementen te ontwikkelen. Om de waarde te leren kennen wordt gebouwd aan een Digitale Atlas van het Natuurlijk Kapitaal (DANK), als onderdeel van de atlas voor de leefomgeving. Deze atlas betreft het natuurlijk kapitaal in Nederland en beschrijft de toestand van de ecosystemen en de diensten die zij leveren. Op basis van deze kennis kan worden bepaald welke maatschappelijke partij welke voordelen heeft van het natuurlijk kapitaal. De TEEB-studies (The Economics of Ecosystems and Biodiversity) die door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) worden uitgevoerd geven sectoren de mogelijkheid verantwoordelijkheid te nemen voor hun impact op de vitaliteit van het natuurlijk kapitaal. Naast DANK verschijnt binnenkort een nieuwe monitor duurzaam Nederland. Deze geeft breed inzicht in relevante indicatoren op het gebied van milieu, economie en sociaal. Het kabinet is in gesprek met CBS en de planbureaus om hier kernindicatoren voor groene groei aan toe te voegen. In de uitwerking wordt gekeken naar de ont koppeling tussen milieudruk en economische ontwikkeling.

133 **Vraag:**  
Wat is de oorzaak van de verwachting dat de hoeveelheid SO<sub>2</sub> (zwaveldioxide) in 2014 en 2020 toeneemt ten opzichte van 2011?

**Antwoord:**

De uitstoot van zwaveldioxide neemt bij het vastgestelde beleid van 34 kiloton in 2010 toe naar 35 kiloton in 2020 en vervolgens weer af naar 32 kiloton in 2030. De stijging van de uitstoot is het gevolg van een toename van de industriële productie en een toenemende koleninzet voor elektriciteitsopwekking in vooral nieuwe centrales. Hoewel de zwaveldioxide-uitstoot per eenheid opgewekte elektriciteit van nieuwe kolencentrales aanzienlijk lager is dan die van oude centrales, resulteert de gecombineerde inzet van bestaande en nieuwe centrales in een toename van de uitstoot. Richting 2030 zullen meer kolencentrales worden afgeschakeld, zodat de uitstoot daalt bij zowel vastgesteld als voorgenomen beleid.

134 **Vraag:**  
Wat is de oorzaak van de verwachting dat de hoeveelheid NMVOS<sup>2</sup> (vluchtige organische stoffen, exclusief methaan) in 2014 en 2020 toeneemt ten opzichte van 2011?

**Antwoord:**

Voor NMVOS wordt een stijging van de uitstoot verwacht van 144 kiloton in 2011 tot circa 158 kiloton in 2030. Deze stijging wordt enerzijds veroorzaakt door uitstoot van NMVOS vanuit de sectoren handel, diensten en overheid (HDO) en bouw. Dit komt doordat het gebruik van oplosmiddelen (in onder andere lijm en verf) is gekoppeld aan de economische groei. De trend in de afgelopen jaren is een verlaging van oplosmiddelgehalten (van waaruit NMVOS naar de lucht emitteert) van verfproducten als gevolg van de EU-decopaint richtlijn (2004/42/ec). Naar verwachting zullen de gehalten niet verder dalen na 2010.

Anderzijds heeft de trend van een verlaging van oplosmiddelen in verfproducten zich niet voorgedaan bij veel andere belangrijke oplosmiddelhoudende producten, zoals cosmetica en schoonmaakmiddelen. Hierdoor stijgt de uitstoot door consumenten tussen 2010 en 2030.

**135 Vraag:**

Klopt het dat u voornemens bent om het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) te verlengen tot na 2015? Zo ja, waarom is er nog geen geld ingeboekt op de begroting ter realisatie van het NSL na 2015 (20.01.04 – Bijdrage aan medeoverheden – NSL)?

**Antwoord:**

Ja, ik ga het NSL verlengen. Er zijn nog knelpunten die aangepakt moeten worden en ik onderzoek nu welke nieuwe maatregelen aan het NSL kunnen worden toegevoegd. Maatregelen worden voor 1 januari 2015 in uitvoering genomen, omdat Nederland op die datum de Europese norm voor stikstofdioxide moet halen. De verlenging dient er toe om de systematiek van het NSL in stand te houden zolang er nog geen zekerheid is of de norm gehaald wordt. Dat wordt pas in 2016 duidelijk. In die tussenliggende periode vindt jaarlijks monitoring plaats en worden projecten en (al lopende) maatregelen onder het NSL uitgevoerd. Mochten er extra maatregelen nodig zijn dan worden die uit bestaande budgetten gefinancierd.

**136 Vraag:**

Kunt u de sterke daling van het budget ten behoeve van het NSL in 2014 en 2015 ten opzichte van de voorgaande jaren verklaren (20.01.04 – Bijdrage aan medeoverheden – NSL)?

**Antwoord:**

Voor het NSL als totaal is 340 mln euro beschikbaar. Dit bedrag is inmiddels in vier tranches als subsidie verstrekt aan de provincies. De eerste en tweede tranche hiervan zijn volledig en de derde en vierde tranche grotendeels betaald. Dat verklaart de hoge bedragen in 2012 en 2103. De restantbetalingen voor de derde en vierde tranche zullen (conform de systematiek in de NSL-subsidieregeling), nog in latere jaren plaatsvinden. Daarvoor zijn de in de begroting genoemde bedragen in 2014 en 2015 bestemd.

**137 Vraag:**

Wat wordt er precies gedaan met het geld dat staat ingeboekt op de post «overige bijdrage medeoverheden», als onderdeel van «Bijdrage aan medeoverheden» (20.01.04)?

**Antwoord:**

De budgetten op de post «overige bijdrage medeoverheden» onder 20.01.04 zijn bestemd voor de financiering van het opstellen door medeoverheden van zogenoemde actieplannen, die opgesteld worden in het kader van de uitvoering van de EU-richtlijn omgevingslawaaai.

**138 Vraag:**

Hoeveel euro is er in 2014 en in de daaropvolgende jaren beschikbaar voor subsidies voor de aanschafkosten van nieuwe voertuigen met schonere motoren?

**Antwoord:**

Voor 2014 en 2015 is in de begroting een totaalbedrag van € 23,95 mln voor dit doel beschikbaar

**139 Vraag:**

Hoeveel dragen de subsidies voor de aanschafkosten van nieuwe voertuigen met schonere motoren bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit? En kunt u aangeven welk deel van deze luchtkwaliteitswinst weer teniet wordt gedaan door het recente verhogen van de maximumsnelheid op snelwegen?

**Antwoord:**

Op de eerste plaats wordt subsidie verleend voor schone vrachtauto's en bussen die uiterlijk op 30 december 2013 op naam zijn gesteld. Daarna wordt Euro VI verplicht. Op de tweede plaats wordt subsidie verleend voor taxi's en bestelauto's die schoner zijn dan de Euro 5-dieselauto's. Het gaat om auto's met affabriek LPG of CNG, Euro 6 dieselauto's en (plug-in) hybride en volledig elektrische auto's. De duur van deze regeling is gekoppeld aan het behalen van de Europese luchtkwaliteitsnormen per 1 januari 2015.

Bij de vaststelling van de subsidieregelingen zijn de te verwachten milieu-effecten in kaart gebracht, waarvoor ik U korthedshalve wil verwijzen naar de toelichting van beide regelingen (Stcrt 2012, nr 11072 en Stcrt. 2012, nr. 19414). In de evaluatie na afloop van de regelingen zal het daadwerkelijke milieu-effect inzichtelijk worden gemaakt, waarbij ook ingegaan kan worden op de relatie met het verhogen van de maximumsnelheid op snelwegen. De stand van zaken tot en met september 2013 is dat er 2329 subsidieverzoeken Euro VI (vrachtauto's en bussen) zijn gehonoreerd en 470 subsidieverzoeken Euro 6 (taxi's en bestelauto's).

**140 Vraag:**

Wat bedoelt u met «duurzame economie» in de algemene doelstelling duurzaamheid?

**Antwoord:**

Het kabinet zet in op groene groei, een economie die versterking van het concurrentievermogen combineert met terugdringen van de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en primaire grondstoffen. De visie van het kabinet op groene groei staat in de Kamerbrief groene groei (Kamerstuk 33 043, nr. 14), die Minister Kamp en ik op 28 maart jl. aan uw kamer hebben gezonden.

141 **Vraag:**  
Hoe ziet u een Europees level playing field op het gebied van duurzaamheid? Het gelijk stellen van definities? Het gelijk stellen van ambities? Het gelijk stellen van financiële hulp? Het gelijk stellen van de manier van denken? Of alle genoemde opties en welke eventueel nog meer?

**Antwoord:**

Een Europees level playing field op het terrein van milieu/ duurzaamheid is een goede zaak. Er is al veel Europese regelgeving op dit terrein waarin definities en ambities worden geformuleerd. Nederland maakt voor een aantal onderwerpen, zoals afval en recycling, deel uit van de koppositie. Ik vind het van belang om de Nederlandse ambities in Europa uit te dragen en daar zoveel mogelijk draagvlak te verwerven.

142 **Vraag:**  
Welke grenzen stelt u, in samenwerking met de minister van Economische Zaken, aan de uitputting en aantasting van natuurlijke hulpbronnen?

**Antwoord:**

Een groot deel van het milieubeleid is er op gericht om aantasting van de natuurlijke hulpbronnen te voorkomen. Dit betreft de kwaliteit van het oppervlaktewater, de bodem, het grondwater, de lucht, kortom, onze leefomgeving. Ik wil voorkomen dat ons natuurlijk kapitaal wordt uitgeput en wil deze door middel van duurzaam gebruik juist versterken. In sommige gevallen kan dat door concrete grenzen te stellen. Bijvoorbeeld in het geval van onttrekking van grondwater en bij het visserijbeleid van mijn collega van Economische Zaken. Een zorgvuldig gebruik van natuurlijke hulpbronnen leidt er namelijk niet alleen toe dat we de hulpbronnen niet uitputten, maar leidt eveneens tot een efficiënte productie.

143 **Vraag:**  
Voor welke natuurlijke hulpbronnen stelt u, in samenwerking met de minister van EZ, grenzen wat betreft uitputting en aantasting?

**Antwoord:**

Een groot deel van het milieubeleid is er op gericht om aantasting van de natuurlijke hulpbronnen te voorkomen. Dit betreft de kwaliteit van het oppervlaktewater, de bodem, het grondwater, de lucht, kortom, onze leefomgeving. Ik wil voorkomen dat onze natuurlijke hulpbronnen worden uitgeput door deze door middel van duurzaam gebruik juist te versterken. In sommige gevallen kan dat door concrete grenzen te stellen. Bijvoorbeeld in het geval van de onttrekking van grondwater en het visserijbeleid van mijn collega van Economische Zaken. In andere gevallen is het verstandig te zoeken naar de combinatie tussen duurzaam gebruik en economische groei. Een zorgvuldig gebruik van natuurlijke hulpbronnen leidt er namelijk niet alleen toe dat we de hulpbronnen niet uitputten, maar leidt eveneens tot een efficiënte productie.

144 **Vraag:**  
Welke generieke en brongerichte maatregelen neemt u ter versterking van de veerkracht van het natuurlijke kapitaal?

**Antwoord:**

Alle maatregelen die op grond van het milieubeleid, het waterkwaliteitsbeleid en het natuurbeleid worden genomen zijn maatregelen om de veerkracht van het natuurlijk kapitaal te versterken of te beschermen.

**145 Vraag:**

Welke instrumenten worden er ontwikkeld om de waarde van biodiversiteit en natuurlijk kapitaal tot uitdrukking te brengen in het economisch verkeer?

**Antwoord:**

Om de waarde van biodiversiteit en natuurlijk kapitaal tot uitdrukking te brengen is het eerst nodig om die waarde te kennen, en vervolgens nieuwe economische arrangementen te ontwikkelen. Om de waarde te leren kennen wordt gebouwd aan een Digitale Atlas van het Natuurlijk Kapitaal (DANK), als onderdeel van de atlas voor de leefomgeving. Deze atlas betreft het natuurlijk kapitaal in Nederland en beschrijft de toestand van de ecosystemen en de diensten die zij leveren. Op basis van deze kennis kan worden bepaald welke maatschappelijke partij welke voordelen heeft van het natuurlijk kapitaal. De TEEB-studies (The Economics of Ecosystems and Biodiversity) die door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) worden uitgevoerd geven sectoren de mogelijkheid verantwoordelijkheid te nemen voor hun impact op de vitaliteit van het natuurlijk kapitaal. Naast DANK verschijnt binnenkort een nieuwe monitor duurzaam Nederland. Deze geeft breed inzicht in relevante indicatoren op het gebied van milieu, economie en sociaal. Het kabinet is in gesprek met CBS en de planbureaus om hier kernindicatoren voor groene groei aan toe te voegen. In de uitwerking wordt gekeken naar de ont koppeling tussen milieudruk en economische ontwikkeling.

**146 Vraag:**

Kunt u de Kamer informeren over de implementatie van het verdrag van Aarhus? In hoeverre is het implementatiecomité tevreden over de wijze waarop Nederland dit verdrag heeft geïmplementeerd?

**Antwoord:**

Nederland heeft het Verdrag van Aarhus geïmplementeerd via de Algemene wet bestuursrecht, de Wet milieubeheer en de Wet openbaarheid van bestuur. Daarmee voldoet Nederland aan de verplichtingen die uit het Verdrag voortvloeien betreffende de toegang tot milieu-informatie, publieke inspraak in de besluitvorming en toegang tot de rechter in milieuzaken.

Het implementatiecomité werkt op basis van klachten van verdragspartijen, burgers of belangenorganisaties. Tot nu toe zijn geen zaken tegen Nederland ingebracht; het implementatiecomité heeft zich dan ook niet uitgesproken over de wijze waarop Nederland het Verdrag heeft geïmplementeerd.

**147 Vraag:**

Wie maken er aanspraak op de subsidiebudget van 520.000 euro onder het subartikel Duurzame Productketens (21.05.02)?

**Antwoord:**

Het bedrag komt in belangrijke mate ten goede aan de Stichting Milieu Centraal te Utrecht.

Milieu Centraal geeft consumenten betrouwbare tips en praktische adviezen om hen te helpen met het maken van duurzame keuzes in het dagelijks leven. De verwachting is dat het werkprogramma 2014 van Milieu Centraal voor lenM onder andere de volgende onderdelen zal bevatten: Vraagbaak duurzaam consumeren, stimuleren gescheiden inzameling van textielafval, milieubewust eten en bevorderen transparantie van duurzaamheidskeurmerken (KeurmerkenWijzer).

**148 Vraag:**

Wie maken er aanspraak op de subsidiebudget van 359.000 euro onder het subartikel Natuurlijk Kapitaal (21.06.02)?

**Antwoord:**

Deze subsidie wordt verstrekt aan het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) te Petten.

ECN doet daarvoor op het gebied van bouwmaterialen het onderbouwende onderzoek wanneer hergebruik milieuverantwoord mogelijk is. Het gaat dan om modellenbouw en uitloogonderzoek. Het is de onderbouwing van het end-of-waste denken voor (steenachtige) bouwmaterialen.

**149 Vraag:**

Wanneer voorziet u de afronding van de evaluatie van het Vergunningverlening Toezicht en Handhaving (VTH) stelsel?

**Antwoord:**

Eind 2014 wordt begonnen met de evaluatie van de totstandkoming en het succes van de Omgevingsdiensten. Aangezien de laatste Omgevingsdienst medio 2014 operationeel zal zijn (Utrecht), is een eerdere evaluatie ook niet zinvol.

**150 Vraag:**

Hoe gaat de focus op het signaleren van milieu- en gezondheidsrisico's er concreet uitzien?

**Antwoord:**

In het kader van de afsluiting van de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid heb ik Uw Kamer aangegeven belang te hechten aan het kunnen signaleren van risico's, die een relatie hebben met omgevingsfactoren en de gezondheid van mens en milieu kunnen beïnvloeden. De Gezondheidsraad adviseert regelmatig over dit type vraagstukken. Ontwikkelingen in andere landen worden, onder meer via de WHO, gevolgd. Er is een veelheid aan wetenschappelijke publicaties en de diversiteit aan signalen kan enorm zijn. Het is daarom zaak de signalen te filteren. De uitvoering daarvan concentreer ik bij het RIVM, waar de kennis aanwezig is om de signalen van binnen en buiten de eigen organisatie te duiden.

**151 Vraag:**

Hoe verhoudt het inzetten van een deel van de middelen van het programma «Herprioritering asbest» ten behoeve van lenM-brede doeleinden zich tot het doel van «het voorkomen en verminderen van de grootste milieu- en gezondheidsrisico's die veel aandacht blijven vergen, zoals asbest»?



**Antwoord:**

Alle beleidsvoornemens voor asbest die in de begroting zijn aangekondigd zullen doorgang vinden. Het voorkomen en verminderen van de risico's van asbest blijft onverminderd prioriteit houden. Het over 2016 en 2017 bestemmen van in totaal € 23 mln van het asbestsaneringsgeld voor andere doelen, houdt ook in dat nieuwe voornemens ter financiële stimulering van asbestsanering vanaf 2018 vorm kunnen krijgen.

**152 Vraag:**

Wat zijn de consequenties voor het KNMI als het KNMI zijn onafhankelijkheid niet kan waarborgen?

**Antwoord:**

Het – als Nederland – hebben van een onafhankelijke autoriteit is essentieel om de best mogelijke meteorologische en seismologische informatie ter beschikking te stellen aan de samenleving. Er mag bijvoorbeeld geen enkele twijfel bestaan over de belangeloosheid van het KNMI bij waarschuwingen in situaties van gevaarlijk weer. Daarom is ervoor gekozen (zie Kamerstuk 32 379, nr. 8) het KNMI blijvend te positioneren als een agentschap van lenM.

In de Algemene Doelstelling van beleidsartikel 23 (p. 109) staat dan ook «Het KNMI garandeert – als onafhankelijke autoriteit – aan Nederland de best beschikbare informatie op het gebied van meteorologie en seismologie...».

Een speciaal aspect betreft de wetenschappelijke onafhankelijkheid, bijvoorbeeld in het klimaatdebat. Daar gaat wettelijk in worden voorzien door het afzien van de Minister van lenM tot het geven van aanwijzingen met betrekking tot het doen van onderzoek en het rapporteren en publiek maken van de resultaten ervan (zie hiervoor eveneens Kamerstuk 32 379, nr. 8).

**153 Vraag:**

Kunt u een vergelijking geven van de kosten voor het uitgeven van een weerbericht door het KNMI en door commerciële bedrijven als MeteoConsult?

**Antwoord:**

Nee, het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen informatie over het businessmodel van MeteoConsult op basis waarvan een vergelijking van de kosten van een weerbericht kan worden gemaakt.

**154 Vraag:**

Hoeveel geld is er beschikbaar voor inspectie van milieuregels, welke prioriteiten worden daarin gesteld, en waar is dit in de begroting opgenomen?

**Antwoord:**

In de begroting staat voor de inspectie van milieuregels € 83 mln. In de tabel budgettaire gevolgen van beleid van artikel 24 staan de budgetten vermeld per ILT-onderdeel dat is betrokken bij de inspectie van milieuregels. De middelen worden verdeeld over regelgeving op het terrein van water en bodem, risicovolle stoffen en producten (waaronder afval) en risicovolle bedrijven. Binnen deze terreinen wordt geprioriteerd op basis van naleefgedrag en een inschatting van de risico's. In het Meerjarenplan van de ILT is nader ingevuld tot welke specifieke prioritering dit leidt.

155 **Vraag:**

Hoe verklaart u de daling van de uitgaven in de jaren 2012–2018 voor artikel 24 Handhaving en Toezicht?

**Antwoord:**

De daling van de uitgaven in de jaren 2012–2018 wordt veroorzaakt door:

- eenmalige verhoging in 2012 als gevolg van de fusie van de VROM-inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat tot de ILT (€ 9,7 mln);
- de taakstellingen van de kabinetten Rutte I en II (€ 16,9 mln);
- het kabinetsbesluit dat het ministerie van Economische Zaken opdrachtgever is van de Kernfysische Dienst, waarbij de middelen (€ 6,0 mln) zijn overgeboekt naar Economische Zaken;
- het aflopen van de financiering van het programma overbelading vrachtvoertuigen in 2014. Het gaat om een bedrag van € 2,6 mln. euro per jaar. Er zal een evaluatie van het programma worden uitgevoerd, waarna mogelijk financiering voor langere tijd kan plaatsvinden;
- het saldo van een aantal technische mutaties (– € 0,6 mln)

156 **Vraag:**

Heeft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een rol in de toelating van treinen op het Nederlandse spoor? Zo ja, wat is die rol en waaraan wordt getoetst?

**Antwoord:**

In mijn brief van 17 juni 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 406) heb ik het proces van de toelating van spoorvoertuigen uiteengezet. Voor het rijden met nieuwe treinen is een vergunning vereist die de ILT afgeeft. De ILT verleent deze vergunning op basis van het technisch dossier dat is samengesteld door de betrokken keuringsinstantie. De ILT controleert of het proces op de juiste wijze is doorlopen en of het dossier compleet is. Als aan alle eisen is voldaan, is de ILT wettelijk verplicht de vergunning af te geven. Op dit moment wordt een audit uitgevoerd naar het proces van vergunningverlening. Bij brief van 8 oktober 2013 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken rond deze audit.

157 **Vraag:**

Leidt de toename van het aantal buitenlandse vrachtwagenchauffeurs op de Nederlandse wegen tot een toename van werkzaamheden van de ILT, of een verschuiving van werkzaamheden?

**Antwoord:**

Het toenemend aantal buitenlandse vrachtwagenchauffeurs heeft een relatie met het verrichten van cabotage en gecombineerd vervoer. Dit leidt niet tot toename van werkzaamheden door de ILT. Wel vindt er een verschuiving plaats. De ILT heeft bij de objectinspecties en de administratiecontroles meer aandacht voor de naleving van de wet- en regelgeving inzake cabotage en gecombineerd vervoer. Dit is arbeidsintensiever dan de reguliere controles op de wijze zoals tot nu toe uitgevoerd. De cabotagecontroles worden momenteel uitgevoerd in het kader van een inventariserend onderzoek naar cabotagevervoer in Nederland en overtreding van de voorschriften op dit terrein. De resultaten van dit onderzoek zijn begin 2014 beschikbaar. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt het handhavingsbeleid van de ILT ten aanzien van cabotage bepaald.

158 **Vraag:**  
Kunt u uitleggen wat er wordt bedoeld met de ketenbenadering bij het toezicht op risicovolle stoffen en producten?

**Antwoord:**

Met de ketenbenadering wordt bedoeld, dat ten aanzien van een bepaald onderwerp (bijvoorbeeld risicovolle stoffen) wordt gezien welke onder toezicht staande partijen daarbij in onderlinge afhankelijkheid een rol spelen. Dat levert voor risicovolle stoffen bijvoorbeeld de keten op van producent, handelaar, vervoerder en gebruiker. Afhankelijk van de analyse van de keten en de naleving daarbinnen wordt bepaald op welke wijze toezicht en handhaving het meest effectief kan worden ingezet. De betrokken inspecties komen op basis daarvan tot onderlinge afspraken.

159 **Vraag:**  
Kunt u uitleggen wat er wordt bedoeld met de «rol van ketenregisseur» voor de inspectie bij het toezicht op risicovolle stoffen en producten?

**Antwoord:**

Uit de uitleg over de ketenbenadering (zie vraag 158) volgt dat er coördinatie moet zijn tussen de verschillende toezichthouders. Zo spelen bij vuurwerk zowel de gemeenten of RUD (o.a. als bevoegd gezag Wet milieubeheer), de politie (o.a. gebruik op straat van vuurwerk en onderscheppen van illegale import) als de ILT (o.a. toezicht op veiligheid vuurwerk) een rol in deze «keten». Ook voor andere zaken zoals asbest is een vergelijkbare keten te onderscheiden. De ILT wil de ketenregisseur zijn van het toezicht op deze terreinen, zodat het toezicht zo optimaal mogelijk op elkaar wordt afgestemd en zo effectief mogelijk wordt uitgevoerd.

160 **Vraag:**  
Waarom dalen de kosten van Stichting Advisering Bestuursrechtsspraak (STAB) niet, nu het aantal adviesvragen wel daalt?

**Antwoord:**

Niet het aantal adviesvragen is maatgevend voor de werkbelasting, maar de zaakswaarte, die de afgelopen jaren is toegenomen. Op dit moment wordt de subsidie aan de StAB geëvalueerd waarbij ook het aantal adviesvragen en de zaakswaarte onderzocht worden. De begroting van de StAB bestaat vrijwel geheel uit apparaatskosten, dat wil zeggen kosten voor personeel en materieel. Het personeel van de StAB valt onder het ARAR. De StAB is in het kader van de wachtgeldregeling eigen risicodragend, wat wil zeggen dat de StAB uitkeringen als gevolg van ontslag zelf moet betalen. Indien de StAB – als gevolg van een structureel dalende vraag – genoodzaakt is personeel te ontslaan, zal de StAB daarvoor voldoende reserves beschikbaar moeten hebben.

161 **Vraag:**  
Kunt u nader specificeren waaraan de 6.681.000 euro ten behoeve van onderhoud en exploitatie van het Regeringsvliegtuig precies aan wordt uitgegeven?

**Antwoord:**

Ten behoeve van het beheer en operatie van het regeringsvliegtuig heeft het Ministerie van IenM een contract afgesloten met KLM Cityhopper (KLC). KLC verzorgt onder meer de inzet van bemanning en personeel, het onderhoud van de KBX, het beheer van de onderdelen, brandstof, stalling en verzekering, CO<sub>2</sub> compensatie en de bijdrage aan het Emissions Trading Systeem.

**162 Vraag:**

Hoe verklaart u de daling van de uitgaven voor het Regeringsvliegtuig in de periode 2012–2018?

**Antwoord:**

Tot en met 2013 was het onderhoud van het regeringsvliegtuig ingericht op zogenaamde kleine- en grote onderhoudsbeurten. Aangezien de onderhoudsstrategie van KLM Cityhopper gewijzigd is ontstaat er in de navolgende jaren (2014–2018) een stabielere raming van de onderhoudskosten.

**163 Vraag:**

Voor welke IenM-taken wordt gebruik gemaakt van het Regeringsvliegtuig? Waarvoor is het gebruikt in 2011 en 2012?

**Antwoord:**

Het gebruik van het regeringsvliegtuig is vastgelegd in het «Besluit van de Minister-President, Minister van Algemene Zaken, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie van 3 september 2010, nr. 3095255, tot gebruik van het regeringsvliegtuig en luchtvaartuigen van de krijgsmacht». Het vliegtuig wordt conform het besluit ingezet. De bewindspersonen van IenM kunnen, conform het besluit, gebruik maken van het regeringsvliegtuig voor vluchten in het kader van hun functie. In 2011 en 2012 hebben de bewindspersonen van IenM gebruik gemaakt van het regeringsvliegtuig voor deelname aan de Milieuraad en een werkbezoek aan Azerbeïjan.

**164 Vraag:**

Waaruit bestaan de ontvangsten voor het Regeringsvliegtuig precies en hoe hoog zijn deze?

**Antwoord:**

De ontvangsten van het Regeringsvliegtuig bestaan uit bijdragen voor het gebruik van de KBX. De raming voor de ontvangsten in het jaar 2014 bedraagt: € 0,7 mln.

**165 Vraag:**

Hoeveel procent van de personele uitgaven bestaat uit externe inhuur?

**Antwoord:**

Zoals het er nu naar uitziet zal het aandeel externe inhuur in 2014 ca 15% van de totale personele uitgaven bedragen. De verwachting is dat de overschrijding van de 10% norm van tijdelijke aard is omdat er maatregelen zijn getroffen die ervoor moeten zorgen dat dit percentage omlaag gaat (bijvoorbeeld het meer gaan werken met op productafspraken gebaseerde contracten en waar mogelijk de inhuur van externen vervangen door eigen medewerkers).

- 166 **Vraag:**  
Kunt u voor het ministerie en de agentschappen aangeven welk deel van de werkzaamheden uitbesteed wordt, zowel in termen van uren, als in termen van aandeel op de begroting?
- Antwoord:**  
Uitbestedingskosten betreffen altijd bedrijfsvoeringdoeleinden welke als materiële kosten worden begroot. De begrotingsadministratie voorziet in een nadere specificatie van de materiële kosten naar ICT-kosten en Bijdragen aan RSSO's. Een specificatie naar Uitbestedingskosten/uren zit er niet in en kan derhalve niet worden gegeven.
- 167 **Vraag:**  
Kunt u aangeven waarom de departementale taakstelling van Rutte II pas per 2016 wordt gerealiseerd?
- Antwoord:**  
In het regeerakkoord Rutte II «Bruggen slaan» start de taakstelling op de rijksdienst in 2016 (zie de bijlage «financieel beeld» bij dat regeerakkoord).
- 168 **Vraag:**  
Klopt het dat op basis van nadere uitwerking in concrete maatregelen in een later stadium nog een herverdeling zal plaatsvinden? Zo ja, wat is dat latere stadium? En hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd?
- Antwoord:**  
Het klopt dat de nadere uitwerking in concrete maatregelen in een later stadium volgt. De uitwerking van de maatregelen is in het voorjaar van 2014 voorzien. Over de voortgang en invulling van de taakstelling Rutte II wordt u door de minister van WenR bij de jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk geïnformeerd.
- 169 **Vraag:**  
Wat betekent de reductie van personeel bij ILT voor de controles op het wegtransport, en wat zijn hiervan de gevolgen? Hoeveel ILT-inspecteurs zijn er momenteel beschikbaar voor het uitvoeren van feitelijke controles langs de weg en toezicht op cabotageregels?

**Antwoord:**

De inzet bij de reductie van personeel is zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan door bezuiniging. De inspectie streeft er naar om de reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en de overhead. Ook wordt er naar gestreefd door andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering van het toezicht en uniformering, de capaciteit voor het primaire proces te continueren. Dit geldt ook voor de controles op het wegtransport.

De ILT heeft circa 50 inspecteurs beschikbaar voor de controles op het wegtransport. Deels betreft dit specifieke controles zoals gevaarlijke stoffen en deels integrale controles, die gericht zijn op meerdere onderwerpen, bijvoorbeeld de rij- en rusttijden en cabotage. De controle op cabotage is geïntensiveerd ter uitvoering van motie De Jong Kamerstuk 33 000 XII, nr. 36. De inspectie voert momenteel een inventariserend onderzoek uit naar cabotagevervoer in Nederland en overtreding van de voorschriften op dit terrein. De resultaten van dit onderzoek zijn begin 2014 beschikbaar. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt het handhavingsbeleid van de ILT ten aanzien van cabotage bepaald.

**170 Vraag:**

Hoeveel fte is momenteel beschikbaar bij de ILT voor inspectietaken die voorheen waren ondergebracht bij de VROM-inspectie?

**Antwoord:**

Voor de taken die voorheen waren ondergebracht bij de voormalige VROM-inspectie, inclusief ondersteunende taken, zijn op dit moment 334 fte beschikbaar.

**171 Vraag:**

a. Kunt u bevestigen dat er een nieuw kostprijsmodel is voor de vergunningen, certificaten, brevetten en dergelijke, die de ILT afgeeft?  
b. Kunt u inzage geven in de gevolgen van dit nieuwe model voor de mate van kostendekkendheid van deze producten van de ILT?  
c. Hoe verhouden deze nieuwe kostprijzen zich tot de getallen vermeld in de tabel op pagina 149, punt 8, tweede regel?  
d. Kunt u de mate van doelmatigheid aangeven van de processen van de ILT voor de afgifte van de genoemde producten?  
e. Worden de processen nationaal en internationaal getoetst op doelmatigheid?  
f. Ligt er aan het nieuwe kostprijsmodel een objectieve kostprijsbeoordeling ten grondslag?  
g. Bent u bereid hierover in overleg te treden met de afnemers van de producten van de ILT?

**Antwoord:**

a. Er is een nieuw kostprijsmodel, dat alle activiteiten van ILT, bijvoorbeeld vergunningverlening en handhaving, omvat. Het nieuwe kostprijsmodel geeft geen inzicht in de kosten van individuele vergunningen, certificaten en brevetten. Het model geeft wel inzicht in de totale kosten van alle vergunningen en alle inspecties per sector.

b. Nee, met het nieuwe kostprijsmodel wordt niet de kostendekkendheid per product berekend, maar de kosten van de bedrijfsfunctie per sector. De inkomsten uit vergunningen bedragen 7.6 mln. euro per jaar. De kosten van de vergunningverlening voor 2014 zullen met het nieuwe model worden herberekend. Ze zullen naar verwachting fors hoger zijn dan de dan de 7,6 mln. aan inkomsten.

c. Het nieuwe kostprijsmodel is van recente datum en nog niet gebruikt voor de begroting. In de Voorjaarsnota 2014 zal het effect worden verwerkt. Er is geen relatie tussen de kosten van de bedrijfsfuncties en de getallen vermeld in de tabel op pagina 149, punt 8, tweede regel.

d. Ik acht verbetering van de doelmatigheid mogelijk. De ILT gaat de komende jaren investeren in het doelmatiger maken van de vergunningverleningsprocessen, onder andere door het uniformeren van deze processen en het investeren in ICT. De verwachting is dat dit weliswaar tot lagere kosten leidt, maar dat dit onvoldoende zal zijn om tot kostendekkendheid te komen.

e. Nee. Een internationale vergelijking is bijzonder weerbarstig. De berekeningswijze in andere landen is niet bekend. Ook de mate van kostendekkendheid is niet bekend

f. Via een kostenverdeelstaat worden de kosten toegerekend aan verschillende bedrijfsfuncties van de ILT. De resultaten vormen een bouwsteen voor de tarieven die voor de vergunningen in rekening worden gebracht. Het kostprijsmodel is vooral bedoeld voor interne sturing. Zodra het kostprijsmodel definitief is vastgesteld, ben ik bereid de kostendekkendheid per sector te publiceren bij de publicatie van de nieuwe tarieven.

g. Nee. Wel is het mogelijk dat de ILT toelichting geeft op de wijzigingen van de tarieven van de vergunningen.

**172 Vraag:**

Is de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), naast de ontsluiting van actuele verkeersgegevens, ook voornemens andere datasets zoals kentekeninformatie, het nationaal parkeerregister, voertuigcriminaliteit en opsporingsbestanden als open data te ontsluiten? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Het is niet de RDW maar de NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) die de actuele verkeersgegevens verstrekt. De RDW stelt wel sinds eind 2012 een selectie van zijn gegevens beschikbaar als open data. Het gaat om een proef van een jaar met gegevens die niet privacy-, fraude- of concurrentiegevoelig zijn. De bron van de voertuiggegevens is het kentekenregister ofwel de Basisregistratie Voertuigen. Dit zijn onder andere de algemene gegevens van het voertuig, verbruiks- en milieudata en de historie van de toelatings- en tenaamstellingdatum van het voertuig. De vermelding of een voertuig als gestolen of vermist geregistreerd staat, wordt niet via open data aangeboden. Een volledig overzicht van de aangeboden gegevens is te vinden op <http://www.rdw.nl/overrdw/Paginas/Open-data.aspx>. Voertuigcriminaliteit en opsporingsbestanden horen daar niet bij. Echter als bijvoorbeeld de kleur en voertuigtype niet past bij het kenteken is dat wel verdacht en wordt dat bijvoorbeeld door tankstations gebruikt om diefstal van brandstoffen te voorkomen met behulp van een private applicatie. De planning is om dit jaar ook het nationaal parkeerregister vrij te geven als open data, gesteund door het programma Beter Benutten.

**173 Vraag:**

Zijn gegevens over matrix borden, bezit motorvoertuigen, ongeval- len, overtredingen en vervoersbedrijven (fte, omzet) digitaal ontsloten als open data? Zo nee, waarom niet?



**Antwoord:**

De bij het NDW beschikbare gegevens met betrekking tot snelheden en intensiteiten worden via NDW als open data beschikbaar gesteld. NDW heeft de ambitie om op korte termijn ook de beschikbare informatie met betrekking tot statusgegevens (snelheden, brugsluitingen, afkruisen van rijbanen etc) als open data vrij te geven.

Het CBS stelt op basis van de kentekenregistratie van de RDW de statistiek van het Nederlandse voertuigenpark op. Dit is te vinden op de website van het CBS. Ook zijn er gegevens over het Nederlandse motorvoertuigenpark van motorvoertuigen publiek beschikbaar op de websites van de RAI en Bovag. De NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) van de houders van de kentekenbewijzen van Nederlandse voertuigen worden niet publiek beschikbaar gesteld vanwege privacyredenen.

Informatie over verkeersongevallen is in BRON (Rijkswaterstaat WVL) openbaar en cijfers over verkeersslachtoffers zijn op de SWOV-website beschikbaar.

Informatie over verkeersovertredingen worden bij het CJIB beheerd en een overzicht van aantallen staat in de begroting van V&J. Op individueel niveau stelt Justitie geen persoonsgegevens ter beschikking van derden buiten de geldende wettelijke kaders van Wbp, Wpg en Wjsg.

De NIWO, het zelfstandige bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de vergunningverlening in de transportsector, verzamelt gegevens over transportbedrijven die noodzakelijk zijn om de aanvraag voor een vergunning te kunnen beoordelen. De desbetreffende gegevens, die onder andere de vermogenspositie van de ondernemingen betreffen, worden vertrouwelijk in behandeling genomen voor zover deze al niet beschikbaar zijn via de Kamer van Koophandel (de jaarrekening). Gegevens over fte's en dergelijke worden niet gevraagd. Wel is de omvang van de onderneming af te leiden uit het aantal auto's waarvan men gebruikt maakt en die gegevens staan, per onderneming gerangschikt, op de website van de NIWO.

**174 Vraag:**

Kunt u in aanvulling op de overzichtsconstructie milieu toelichten op welke manier de bevordering van de circulaire economie binnen de begrotingen en beleidsartikelen uit andere departementen is opgenomen, en hoeveel geld daaraan wordt uitgegeven?

**Antwoord:**

Vanuit meerdere domeinen wordt gewerkt aan het meer circulair maken van de economie. Hiervoor is geen coördinerend bewindspersoon aangewezen. Ik ben hierbij met name verantwoordelijk voor de uitwerking van het programma Van Afval naar Grondstof (VANG). Voor andere domeinen van andere departementen verwijs ik u naar de betreffende begrotingen.

**175 Vraag:**

Via motie op Kamerstuknummer Kamerstuk 31 953, nr. 43 (Jansen) wordt in het dictum gevraagd om een onafhankelijke analyse die de geclaimde besparingen onderbouwen. In de stand van zaken wordt gemeld dat de resultaten in de Memorie van Toelichting worden opgenomen. Op welke wijze wordt de onafhankelijkheid van de analyse geborgd?

**Antwoord:**

De verantwoording in het algemeen deel van de Memorie van Toelichting – over de potentiële lasten en baten van het wetsvoorstel – zal gebaseerd worden op een onderzoeksrapport van een onafhankelijk onderzoeksbureau. Het onderzoek wordt uitgevoerd met een klankbordgroep met o.m. leden vanuit het IPO, de UvW, de VNG en de ministeries van EZ en Financiën. Dit rapport zal tegelijk met het wetsvoorstel aan uw Kamer worden aangeboden.

**176 Vraag:**

Is de motie op Kamerstuk 31 936, nr. 26 ten aanzien van de snorvliegers uitgevoerd?

**Antwoord:**

Met de invoering van een vrijstelling van het hebben van een Luchthavenregeling voor vrije ballonnen, scherm- en zeilvliegtuigen per 1 juli 2010, is de motie De Rouwe en Meeuwis<sup>1</sup> door het Rijk uitgevoerd<sup>2</sup>. Voor het gemotoriseerd schermvliegen, waartoe paramotorvliegen (voorheen snorvliegen) conform het Luchtverkeersreglement behoort, werd dit door de Provincie (in casu het bevoegde gezag) niet wenselijk geacht.<sup>3</sup> Naar aanleiding hiervan heeft het Rijk aangegeven bereid te zijn mee te werken aan een voor alle partijen acceptabele oplossing. De afgelopen jaren zijn dan ook diverse pogingen ondernomen om de provincies en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)/paramotorvliegers tot een positief resultaat te laten komen. Zoals ook in de brief aan de Tweede Kamer van 2 september jongstleden is gemeld<sup>4</sup>, is dat positieve resultaat tot op heden helaas uitgebleven. Omdat de sleutel voor een oplossing voor de korte termijn toch echt bij de provincies ligt, is hen op 22 juli jongstleden per brief nogmaals verzocht om met de KNVvL/paramotorvliegers in gesprek te gaan om een voor alle partijen wenselijke oplossing te realiseren. Daarnaast worden de mogelijkheden onderzocht om de procedure om tot een Luchthavenregeling te komen, sterk te vereenvoudigen. Indien inderdaad besloten wordt de procedure te vereenvoudigen, vergt dit een wijzigingen van de Wet Luchtvaart. Gelet op de doorlooptijd van een dergelijk traject, betreft dit echter een oplossing voor de langere termijn.

**177 Vraag:**

Kunt u een actuele stand van zaken geven met betrekking tot de uitvoering van de motie Remco Dijkstra op Kamerstuk 31 409, nr. 51 over het wegen van zeecontainers?

**Antwoord:**

De motie Dijkstra verzoekt de regering om in IMO-verband te ijveren voor een systeem waarbij verladereen niet verplicht worden tot het wegen van containers, maar ervoor te pleiten dat er alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers worden ontwikkeld. Het voorstel dat ik in de IMO heb gesteund biedt de verladereen deze alternatieve methode. In plaats van de container te wegen, kan de verlader er ook voor kiezen om het gewicht op gecertificeerde wijze vast te stellen. Ik ben in overleg met de sector om aan dit alternatief verder invulling te geven en zal de Kamer hier voor eind november 2013 over informeren.

**178 Vraag:**

Kunt u een actuele stand van zaken geven met betrekking tot de uitvoering van de motie Kuiken/Elias (Kamerstuk 33 400 A, nr. 76) over project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)?

**Antwoord:**

Met mijn brief van 27 september (Kamerstuk 33 750 A, nr. 8) heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie Kuiken/Elias (Kamerstuk 33 400 A, nr. 76) over het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat.

**179 Vraag:**

Zijn de fusiegemeenten, die sinds 2008 zijn ontstaan, opnieuw geïnterviewd over de problematiek van onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, zijn er (fusie) gemeenten die hun beleid sinds 2008 veranderd hebben? Waaruit bestaan deze beleidsverandering(en)?

**Antwoord:**

Nee, de fusiegemeenten, die sinds 2008 zijn ontstaan, zijn niet opnieuw geïnterviewd. De VNG heeft alle (fusie) gemeenten in februari 2012 per brief voorbeeldbeleidsregels gestuurd. Deze voorbeeldbeleidsregels zijn in de lijn van het in januari 2012 ingetrokken wetsvoorstel «Vergunning onrechtmatige bewoning recreatiewoningen». Dit wetsvoorstel beoogde bewoners die hun onrechtmatige bewoning zijn gestart vóór 1 november 2003 onder voorwaarden een persoonsgebonden omgevingsvergunning te verlenen, op basis waarvan de bewoners in de recreatiewoning mogen blijven wonen. De VNG heeft hierbij gemeenten dringend verzocht deze beleidsregels vast te stellen als gemeenten nog geen beleid hadden. Gemeenten die al wel beleid vast hadden gesteld zijn verzocht het beleid te vergelijken met de voorbeeldbeleidsregels en het beleid waar mogelijk aan te passen aan deze voorbeeldregels. Iedere (fusie)gemeente is vrij om het beleid ten aanzien van onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen te wijzigen.

**180 Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het sneller varen van watertaxi's op de Waddenzee naar aanleiding van de toezegging zoals gedaan in het algemeen overleg Noordzee en Wadden van 24 april 2013?

**Antwoord:**

De benodigde wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) zal naar verwachting in januari 2014 naar de Tweede Kamer worden gezonden in het kader van de voorhangprocedure. Deze wijziging behelst de mogelijkheid om watertaxi's toe te staan snel te varen. Het snel varen wordt niet toegestaan aan motorboten voor recreatief gebruik. Intussen wordt onderzocht welke belemmeringen in het kader van de natuurbeschermingswetgeving nog moeten worden weggenomen om het nachtelijk snel varen op de Waddenzee mogelijk te maken.

**181 Vraag:**

Hoe kan het dat er in 2013 10,4 mln euro moet worden bijgedragen ter dekking van de te betalen schadevergoeding m.b.t. Afval Terminal Moerdijk en wat is de reden dat deze bijdrage niet eerder is voorzien?

**Antwoord:**

De schadevergoeding aan ATM is niet in 2013, maar in 2011 betaald. Intern lenM is het bedrag destijds voorgeschoten door DGRW, waarbij de afspraak is gemaakt dat DGMI het bedrag op een later tijdstip aan DGRW zal terugbetalen. De boeking waar in de vraag naar wordt verwezen, is de bedoelde terugbetaling.

**182 Vraag:**

Kunt u toelichten waaraan de 22.176.000 euro ten behoeve van het Investeringsbudget Landelijk Gebied precies wordt besteed en wat de reden is dat dit bedrag wordt overgedragen aan het ministerie van Economische Zaken?

**Antwoord:**

Het betreffen hier de oude rijksverplichtingen voor Bufferzones en Milieukwaliteit (de aanpak van verdroging, verzuring en vermesting in kwetsbare natuurgebieden) uit het Investeringsfonds Landelijk Gebied. De resterende verplichtingen van het Rijk voor de bufferzones en Milieukwaliteit worden via een decentralisatie-uitkering in het provinciefonds opgenomen. Deze decentralisatie-uitkering verloopt via de begroting van Economische Zaken.

**183 Vraag:**

Wat is de reden dat er zo veel extra middelen worden ingezet ten behoeve van subsidies Euro-VI in de jaren 2013–2015, en hoe kan het dat deze extra bijdrages niet eerder zijn voorzien?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van (niet eerder voorziene) extra bijdragen. De in 2012 opgetreden onderuitputting bij de Euro-VI regeling is via de zogenoemde eindejaarsmarge doorgeschoven naar 2013 en volgende jaren, teneinde het budget voor genoemde regeling in stand te houden.

**184 Vraag:**

Wat is de reden dat er in 2013 vijf miljoen euro extra wordt ingezet voor het NSL, en hoe kan het dat deze bijdrage niet eerder is voorzien?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van een (niet eerder voorziene) extra bijdrage. Teneinde de budgettaire reeks in overeenstemming te brengen met het daadwerkelijke betalingsritme, is de vijf miljoen vanuit 2012 via de zogenoemde eindejaarsmarge doorgeschoven naar 2013, teneinde het totale NSL-budget in stand te houden.

**185 Vraag:**

Waar wordt de circa 25 mln aan besteed die in 2013 niet wordt gebruikt voor de aanpak van het verpakkingen- en zwerfafvaldossier?

**Antwoord:**

Het bedrag van ca. € 25,- mln is aangewend voor dekking van tekorten binnen hoofdstuk XII (Infrastructuur en Milieu).

De grootste posten betreffen:

- Schadevergoeding Afvalterminal Moerdijk en Geo-Informatie (€ 10,4 mln);
- Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (€ 4,6 mln);
- Omgevingsrecht: voor het Omgevingsloket Overheden (€ 4,5 mln);
- Openbaar vervoer (vertraagde opdrachten aan de Nationale Databank Openbaar Vervoer uit 2012 (€ 2,5 mln); en
- Diverse kleine overige posten (€ 3 mln)

- 186 **Vraag:**  
Wat is de reden dat er in 2013 vanuit beleidsartikel 21 Duurzaamheid bijna 5 miljoen euro wordt overgedragen aan ministerie van Economische Zaken ten behoeve van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) programma van Economische Zaken?
- Antwoord:**  
Het betreft de finale afrekening van de I&M-bijdragen voor de jaren 2012 en 2013 aan het gezamenlijke programma Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG).
- 187 **Vraag:**  
Wat zijn de consequenties van het naar voren halen van de middelen uit latere jaren voor de uitvoering van de taken in latere jaren?
- Antwoord:**  
Hierdoor kan de continuïteit van het beleid externe veiligheid en risico's financieel worden gewaarborgd over de jaren 2013 tot en met 2015. Tegelijkertijd zijn die middelen in de latere jaren niet meer in evenredige mate beschikbaar.
- 188 **Vraag:**  
Wat is de reden dat er in 2013 bijna 5 miljoen euro extra wordt uitgegeven ten behoeve van NANoREG, en wat is de reden dat deze uitgaven niet eerder zijn voorzien?
- Antwoord:**  
Dit budget voor het NANoREG project is door de Europese Commissie toegezegd per 1 maart 2013. IenM, als coördinator van dit project, heeft dit budget van de Europese Commissie ontvangen en vervolgens direct weer uitgegeven aan de betreffende projectpartners. Voor de begroting van IenM betekent dit netto nul Euro. De Tweede Kamer is over het NANoREG project geïnformeerd in de brief «Omgaan met Onzekere Risico's i.c. nanomaterialen» van 5 september 2013 (Kamerstuk 29 338, nr. 124).
- 189 **Vraag:**  
Kunt u de extra uitgaven in 2013 van 10.671.000 euro ten behoeve van «Bijdrage diensten aan centrale ICT-kosten» (waaronder beheerkosten SAP, dienstverlening aan programma's, upgradeprogrammatuur en kosten voor het Nieuwe Werken) specifiek toelichten met daarbij een overzicht van wat de uitgaven per onderdeel zijn?
- Antwoord:**  
De bijdrage door diensten aan centrale ICT ad ca 10,7 mln betreffen kosten ten behoeve van onder andere: Beheer SAP (ca. 3,5 mln), bijdrage IenM aan TBGI – Tactische Besturing Generieke ICT (ca. 2,2 mln), Rijkspas beheersysteem (ca.1,3 mln), Het Nieuwe Werken (ca. 1,0 mln), doorontwikkelen Kantoorautomatisering (TRIM, WiFi en SAP) ca. 2,5 mln.
- 190 **Vraag:**  
a. Welke organisaties aan wie subsidies worden verstrekt, treden met dat geld zelf op als subsidieverstrekker? Welke specifieke doelen uit de aanvraag zijn gehonoreerd en waarom? b. Aan welke organisaties verstrekken de in de vorige vraag genoemde organisaties subsidie, wat is de hoogte van de verstrekte subsidies? Welke specifieke doelen uit de aanvraag zijn gehonoreerd en waarom?

**Antwoord:**

a. De volgende organisaties treden op als subsidieverstrekker:

1. Het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie (art 13) treedt op als subsidieverstrekker voor een aantal programma's uit de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp; Het Stimuleringsfonds biedt lenM opdrachtgevers en ontwerpers op basis van co-financiering mogelijkheden om in de praktijk te experimenteren met nieuwe vormen van opdrachtgeverschap, het ontwikkelen van ruimtelijke typologieën, strategieën en verdienmodellen.

2. Bodemcentrum, Bosatex, provincies en gemeenten (art 13) voeren in het kader van het besluit financiële bepalingen bodemsanering de bedrijvenregeling uit;

3. De Sociale verzekeringsbank (art 22) treedt op als subsidieverstrekker voor de mesothelioom slachtoffers;

4. RIVM (art 22) treedt op als projectbureau voor de uitvoering van nanoreg subsidie die door de EU in het kader van KP7 ter beschikking is gesteld;

5. De Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (art 97) treedt op als subsidieverstrekker aan onderzoekers. Doel is door samenwerking tussen overheid, praktijk en wetenschap vernieuwende kennis te ontwikkelen gericht op een toekomstbestendige duurzame gebiedsontwikkeling. De bijdrage draagt bij aan kennisontwikkeling bij de uitvoering van de SVIR en de strategische kennis- en innovatieagenda lenM.

b. Subsidie wordt verstrekt aan de volgende organisaties:

1. Als doelgroepen voor de programma's zijn in het projectplan omschreven: (collectieven van) particulieren; lokale en/of regionale overheden; terreinbeherende instanties; commerciële en maatschappelijke ontwikkelaars/corporaties; culturele instellingen en ontwerpers. De oproep voor 2013 voor aanvragen bij het Stimuleringsfonds staat open tot 17 oktober 2013.

2. De instanties die de bodemsanering uitvoeren. Het is aan de onder a vermelde organisaties om het doel (aanpak en beheersing van de verontreiniging in de bodem) te behalen. In de jaarverslagen van de organisaties is aangegeven aan wie of welke organisatie subsidie is verstrekt. De andere overheden verlenen de subsidie na goedkeuring van het bereikte resultaat. De kaders voor de hoogte van de subsidieverstrekking is vastgelegd in regelgeving.

3. De SVB verstrekt een tegemoetkoming in de immateriele schade aan personen bij wie ten gevolge van de blootstelling aan asbest mesothelioom is geconstateerd en deze blootstelling niet heeft plaatsgevonden als gevolg van arbeid in loondienst. De SVB verstrekt ook een vergoeding aan het Instituut Asbestslachtoffers voor de advisering tbv deze regeling. De hoogte van de tegemoetkoming is conform TNS-regeling momenteel 18.907 euro per slachtoffer.

4. De EU subsidie in het kader van KP7 voor Nanoreg is door de EU beschikbaar gesteld aan ca. 60 internationale partners. De lenM

coördinatie is doorgecontracteerd aan het projectenbureau van RIVM. 5. NWO verstrekt subsidie aan diverse universiteiten en onderzoeksinstellingen zoals de TU Delft, UvA, VU, Universiteit Utrecht, Erasmus Universiteit, Radboud Universiteit. Zes onderzoeken zijn toegekend om de onderlinge samenhang tussen ruimte, mobiliteit en water vanuit het oogpunt van duurzaamheid en economische vitaliteit te bevorderen. NWO heeft met eigen middelen en met de subsidie aan de zes projecten middelen beschikbaar gesteld van circa 0,5 tot circa 1,1 miljoen euro.

191 **Vraag:**  
Welk deel van de toegekende subsidies gaat naar andere overheden? Zijn deze gelden geormerkt en zo ja, waarvoor? Hoeveel van deze gelden worden door andere overheden aan derde partijen middels subsidie verstrekt?

**Antwoord:**

De bijdragen aan andere overheden worden in de budgettaire tabellen van de begroting apart benoemd. Incidenteel komt het voor dat een bijdrage aan een andere overheid in de vorm van een subsidie wordt toegekend. Voorbeeld daarvan is het waterschap Hunze en AA's uit de subsidieregeling Partners voor Water. De subsidie aan de bedrijven (regeling) bodemsanering die verloopt via de andere overheden is opgenomen in het subsidieoverzicht. Deze subsidie is geormerkt (regeling financiële bepalingen bodemsanering).

192 **Vraag:**  
Voor welke tijdsspanne zijn/worden er juridische verplichtingen aangegaan met betrekking tot subsidieverstrekingen door lenM-subsidie ontvangende organisaties?

**Antwoord:**

De kasprognose van de aangegane en aan te gane juridische verplichtingen staan in de begroting en in het subsidieoverzicht. Hieronder volgt een uitzonderingsrapportage als de verplichtingen verder strekken dan kalenderjaar 2018 (de begrotingshorizon). De tijdspanne van de juridische verplichtingen uit het besluit financiële bepalingen bodemsanering wordt bepaald door de overeenkomsten met de organisaties. Op grond van de bedrijvenregeling zijn in een enkel geval juridische verplichtingen aangegaan tot en met 2045. Voor de subsidiebijdrage exploitatie Twente is de start van de verlening voorzien in 2016 met een maximale looptijd van 5 jaar.

193 **Vraag:**  
Welke controlemethodiek gebruikt u aangaande het behalen van doelen? Hoe en hoe vaak en op welke wijze vinden evaluaties plaats?

**Antwoord:**

Ter controle op het het doelbereik van de subsidie wordt vooraf op nut en noodzaak getoetst. Indien mogelijk worden prestaties vooraf gedefinieerd en wordt het subsidiearrangement in de subsidieregeling daarop afgestemd. Jaarlijks in het subsidieoverzicht bij de begroting wordt aangegeven welke subsidies worden geevalueerd. De effectmeting vindt plaats door meting van de output en plausibiliteitsredeneringen van betrokkenen of/evaluatie en zo mogelijk benchmarks. De controlemethodiek, de wijze van evalueren en de frequentie daarvan is afgestemd op de specifieke subsidie.

194 **Vraag:**  
Hoe ziet de besluitvorming er uit over de toekenning van een subsidie, en hoe ziet het traject voor toekenning van een subsidie er uit?

**Antwoord:**

Voor nieuwe subsidies > 125.000 euro is voorgeschreven dat via een startnotitie aan de bewindslieden wordt duidelijk gemaakt wat de nut en noodzaak van de subsidie is. Daarbij is voorgeschreven dat aangetoond dient te worden dat er geen ander instrument voorhanden is (bijvoorbeeld aanbesteden/inkoop) waarmee hetzelfde doel kan worden bereikt.

Na toekenning van budget kan er op basis van een wettelijke grondslag/subsidieregeling een subsidie worden toegekend conform het rijksbrede subsidiekader.

**195 Vraag:**

Welke subsidies lopen in 2013 af en worden niet meer geprolongeed en waarom? En welke subsidies lopen in 2013 af en worden wel geprolongeed en waarom?



**Antwoord:**

Art 13: Platform 31 ontvangt in 2013 een eenmalige bijdrage. Op basis van de ex post toetsing op de prestaties en producten kan een eventuele bijdrage vanaf 2014 worden overwogen;

Art 13: De subsidie aan de Waddenvereniging loopt af omdat hun project gereed is. Het betrof een eenmalige subsidie;

Art 13: De subsidie aan LSV-GBKN loopt af in 2013 en wordt geprolongeerd voor de jaren 2014–2015 omdat de rijksbijdrage in de beheerkosten het beste via deze weg kan lopen. Het is de bedoeling deze na 2016 via het gemeentefonds te laten lopen, maar dit is in de transitieperiode naar de BGT nog niet mogelijk;

Art 14: De subsidie voor het Instituut voor Duurzame mobiliteit: het nieuwe rijden loopt in oktober 2014 af. De markt dient deze activiteiten daarna over te nemen.

Art 14: De subsidie aan Transport Logistiek Nederland voor papierloos wegtransport loopt 1 maart 2014 af. De markt dient deze activiteit daarna over te nemen.

Art 14: De jaarsubsidie aan CBR voor onderzoeken in het kader van rijgeschiktheid wordt gezien op nut en noodzaak voor de specifieke doelgroep;

Art 14: De subsidie aan VVN wordt voortgezet op verzoek Tweede Kamer en na toets op aanbevelingen uit eerdere evaluatie;

Art 14: De subsidie van SWOV wordt voortgezet op verzoek Tweede Kamer en na toets op aanbevelingen uit eerdere evaluatie;

Art 17: De jaarlijkse subsidie aan Cros wordt ook na 2013 geprolongeerd om zodoende de (wettelijke) activiteiten/exploitatiekosten van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol te ondersteunen.

Art 17: De financiering voor de subsidie na 2013 aan de agrarische ondernemers met als doel om het risico van aanvaringen met vogels te verkleinen is nog onderwerp van gesprek tussen lenM en de luchtvaartsector.

Art 19: Alle in voorgaande jaren verleende subsidies IKS lopen af in de periode t/m 2014. Geen prolongaties.

Art 19: Alle in voorgaande jaren verleende subsidies Programma Milieu en Technologie worden in de periode t/m 2014 vastgesteld. Geen prolongaties.

Art 19: Met uitzondering van een nader in te vullen reservering van 5 mln in 2015 voor stimulering van waterstof als alternatieve brandstof voor voertuigen, lopen de subsidies in de periode t/m 2014 af;

Art 19: De subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen programma euro 6 trucs en bussen loopt tot eind 2013;

Art 21: De jaarsubsidie duurzame productketens aan Milieu centraal wordt gecontinueerd;

Art 21: De jaarsubsidie natuurlijk kapitaal aan Energieonderzoek Centrum Nederland wordt gecontinueerd;

**196 Vraag:**

Welke maatregelen neemt u, en heeft u genomen, met betrekking tot verduurzaming en klimaat? Wat zijn de kosten van deze maatregelen?

**Antwoord:**

De Klimaatagenda (bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 70) biedt inzicht in de maatregelen met betrekking tot klimaat. Gelet op het lange termijn karakter van deze agenda zijn de kosten van veel maatregelen nog niet bekend. Zoals toegezegd naar aanleiding van het Parlementair onderzoek naar kosten en effecten van klimaatbeleid, wordt de doelmatigheid van de diverse maatregelen (mede) gericht op de realisatie van het klimaatbeleid door middel van evaluaties in de gaten gehouden.

**197 Vraag:**

Welke exacte subsidiebedragen zijn er aan welke organisaties toegekend?

**Antwoord:**

Van de kasuitgaven van 2014 en verder staan in de bijlage de toegekende subsidiebedragen vermeld.

**198 Vraag:**

Hoe worden de gebruiksvoorschriften van bestrijdingsmiddelen gehandhaafd? Hoeveel fte is er beschikbaar voor deze handhaving? Wanneer zullen de normoverschrijdingen, soms van vele duizenden malen de norm, tot het verleden behoren?

**Antwoord:**

De handhaving van bestrijdingsmiddelen wordt uitgevoerd door de NVWA (Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit), de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), ISZW (Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid), de SODM (Staatstoezicht op de mijnen) en de waterschappen. EZ is het eerstverantwoordelijke ministerie voor de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb) en de uitvoering daarvan. De ILT heeft alleen een rol bij de handhaving van biociden en zet 8 fte in.

Volgens de nota «Gezonde Groei, Duurzame Oogst» (Bijlage bij Kamerstuk 27 858, 146) moeten de normoverschrijdingen in oppervlaktewater in 2023 met tenminste 95% (nagenoeg nul; incidenten zijn nooit uit te sluiten) zijn gereduceerd.

**199 Vraag:**

Hoeveel geld is er beschikbaar voor het stimuleren van alternatieven van chemische bestrijdingsmiddelen, en waar is dit in de begroting opgenomen?

**Antwoord:**

In de brief van 3 september (Kamerstuk 27 858, nr. 215) is aangegeven hoe innovatie in alternatieven van chemische bestrijdingsmiddelen zal worden gestimuleerd. Dit betreft met name het bijeenbrengen van partijen van gebruikers, fabrikanten en deskundigen. Een exact bedrag is niet aan te geven omdat meerdere posten hiervoor beschikbaar zijn. Zo draagt het Expert Centre Speciality Crops (centrum voor kleine toepassingen bij het Ctgb) bij aan het ontwikkelen van minder schadelijke bestrijdingsmiddelen. Er is ook een Fonds kleine toepassingen. De onderzoeksbudgetten van de ministeries van EZ en lenM dragen voor een deel hieraan bij, maar ook het RIVM ontwikkelt via het Kennisnetwerk biociden bij aan de innovatie naar alternatieven voor de huidige bestrijdingsmiddelen.

**200 Vraag:**

Wat is de laatste stand van zaken voor wat betreft de onderhandelingen over mogelijke invoering van de Noordzee als NO<sub>x</sub> Emission Control Area (NECA) en de bijbehorende plicht voor nieuwe zeeschepen om katalysatoren te plaatsen (zgn. Tier III regelgeving van Marpol Annex VI)?

**Antwoord:**

In de internationale organisatie IMO is een discussie ontstaan over de gewenste invoeringsdata van de strenge NECA normen. Oorspronkelijk was voorzien in een datum van invoering per 2016. Mogelijk wordt die nu doorgeschoven naar 2021 (zie antwoord op vraag 201). Hierover zal in april 2014 een besluit worden genomen. Vanwege deze discussie hebben de Noordzeelanden besloten de discussies over een mogelijke aanvraag voor de NECA status van de Noordzee op te schorten totdat duidelijk wordt wanneer de strenge normen zullen ingaan.

**201 Vraag:**

Kunt u een beschrijving geven van het krachtenveld met betrekking tot het door Rusland voorgestelde amendement waarmee de invoering van de NO<sub>x</sub> emissienormen (Tier III) zouden worden uitgesteld? Is al bekend hoe verschillende delegaties gaan stemmen bij de 66-ste sessie van de Marine Environment Protection Committee (MEPC) in het voorjaar van 2014?

**Antwoord:**

In de laatste IMO MEPC bijeenkomst was er een meerderheid voor het Russische voorstel om de strenge NECA norm voor nieuwe schepen niet in 2016 maar pas in 2021 in te laten gaan. Het voorlopige besluit tot uitstel is genomen omdat een meerderheid van landen vreesde dat de noodzakelijke schone technologie niet in 2016 beschikbaar zal zijn. Het Milieuverdrag voor de zeevaart Marpol Annex VI voorziet ook nadrukkelijk in de mogelijkheid tot uitstel om deze reden. In april 2014 wordt over dit uitstel definitief besloten. Er zijn tot nu toe geen aanwijzingen dat de meerderheid die zich in 2013 aftekende voor het Russische voorstel, zich hier in april 2014 niet opnieuw achter zal scharen. De Verenigde Staten zullen daarom waarschijnlijk een voorstel indienen om de nieuwe Tier III normen wel te kunnen laten ingaan per 2016 voor reeds bestaande NECA's.

**202 Vraag:**

Hoeveel extra zou de stikstofuitstoot van de scheepvaart, die in Nederland neerslaat, kunnen dalen tussen 2016 en 2021 als de invoering van de NO<sub>x</sub> emissienormen (Tier III) niet wordt uitgesteld, maar in 2016 plaatsvindt?

**Antwoord:**

In de prognoses voor de NO<sub>x</sub>-uitstoot van de zeevaart, zoals deze zijn weergegeven in de Begroting en het Jaarverslag van het Ministerie, is geen rekening gehouden met een eventuele aanwijzing van de Noordzee tot NO<sub>x</sub>-emissiebeheersingsgebied. De nieuwe strenge normen gelden alleen voor nieuwe schepen en de maatregel zal vooral een lange termijn effect hebben. Deze effecten voor Noordzeelanden zijn op verzoek van mijn ministerie berekend door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en gepubliceerd in de studie: «Assessment of the environmental impacts and health benefits of a nitrogen emission control area in the North Sea» (juni 2012). Het PBL concludeert dat in 2030 de zeevaart op de Noordzee bijna 7 procent zal bijdragen aan de overdosis aan stikstofbelasting van de ecosystemen van de Noordzee-kuststaten. Een NECA zal deze bijdrage terugbrengen met ongeveer een derde in 2030 (2 procentpunten). Wat het effect van uitstel naar 2021 voor Nederland zal zijn is door PBL niet becijferd. Dit vereist nader onderzoek; ik ben bereid dit te laten uitvoeren en kom hierop terug.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 26

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 34

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 81

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 160