

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017

Nr. 7

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 oktober 2016

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

De vragen zijn op 22 september 2016 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 10 oktober 2016 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,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

1

Vraag:

Kunt u per beleidsartikel aangeven wat de vrije budgettaire ruimte is?

Antwoord:

In het begrotingsjaar 2017 hebben alle budgetten op de beleidsartikelen van de lenM begroting Hoofdstuk XII een bestemming. Niet alle budgetten zijn reeds juridisch verplicht. In de lenM begroting is conform de Rijksbegrotingsvoorschriften 2016 een nieuw overzicht opgenomen waarin inzicht wordt geboden in de niet-juridisch verplichte uitgaven per beleidsartikel. Dit overzicht is opgenomen op pagina 22 van de begroting Hoofdstuk XII.

In de kolom «Bestemming van de niet juridische verplichte uitgaven» wordt per beleidsartikel het niet verplichte bedrag opgesplitst naar de bestemming van de uitgaven.

2

Vraag:

Hoe groot is het totale budget van het Actieplan Luchtkwaliteit?

Antwoord:

Het Actieplan Luchtkwaliteit is een gezamenlijk plan van zowel gemeenten als het Rijk. Het plan bestaat uit een breed maatregelenpakket gericht op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Dit maatregelenpakket bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden, en het programma Slimme en Gezonde Stad. Zowel gemeenten als het Rijk treffen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, en dragen hier financieel aan bij. Vanuit het Rijk is in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit eenmalig 16 mln. ter beschikking gesteld en is voor het hele programma Slimme en Gezonde stad tot 2019 4 miljoen beschikbaar, waarvan ook een deel van de middelen is bestemd voor geluid. Tevens wordt een deel van het budget uit art. 20.01.01 aangewend voor luchtkwaliteit, ongeveer 8 ton per jaar. Tenslotte wordt nog een deel van het budget van art. 18.01.01 besteed aan beleidsonderzoek op het gebied van duurzame zeevaart en binnenvaart.

3

Vraag:

Wat was de toegevoegde waarde in euro's en medewerkers van de twee mainports (havenbedrijf Rotterdam en Schiphol) en de brainport Eindhoven in 2015?

Antwoord:

De bijdrage van de mainports en brainport aan de Nederlandse economie en maatschappelijke welvaart is groot. Bedrijven die actief zijn in de luchtvaart, maritieme en hightech sectoren en toeleveranciers leveren Nederland veel banen op.

- Volgens de Havenmonitor 2015 genereerde de haven van Rotterdam in 2014 een totale toegevoegde waarde, inclusief directe en indirecte achterwaartse effecten, van € 18,4 miljard met 151.200 werknemers. Dit komt neer op een toegevoegde waarde per werknemer van € 121.693. Voor het jaar 2015 zijn nog geen cijfers beschikbaar. Deze worden dit jaar in de Havenmonitor 2016 gepubliceerd.
- Onderzoek van Decisio in opdracht van het Rijk – waarvan de methode door het CPB wordt gesteund – wordt de toegevoegde waarde van Schiphol geschat op € 9 miljard en het aantal banen op ruim honderdduizend in 2013. McKinsey/BCG (2011) en ACI/Intervistas (2015) komen tot veel hogere cijfers doordat in die studies indirecte bijdragen van onder meer Europese hoofdkantoren en distributiecent-

tra aan de economie zijn meegenomen. Voor de kwantificering hiervan bestaat echter geen eenduidige methodiek.

- Voor de brainport Eindhoven zijn alleen gegevens voor 2014 beschikbaar (Brainport Monitor 2016). Het bruto regionaal product van de regio was in dat jaar in totaal € 33,5 miljard euro op basis van een arbeidsparticipatie van 283.106 personen. Dit komt neer op een toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de brainport regio van 118.330 Euro in 2014. Deze gegevens hebben betrekking op de gehele brainport regio, waarvan de High Tech Campus deel uitmaakt, en zijn daarmee niet te vergelijken met de gegevens voor de mainports Rotterdam en Schiphol.

4

Vraag:

Is de filedruk ook meegewogen bij de beoordeling door het World Economic Forum van onze infrastructuur?

Antwoord:

«The Global Competitiveness Report 2015–2016» van het World Economic Forum (http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015–2016/Global_Competitiveness_Report_2015–2016.pdf) is gebaseerd op kwantitatieve en kwalitatieve data (onderzoek naar concurrentiekracht in 140 landen) en geeft een ranking voor infrastructuur. De ranking is uitgesplitst naar een oordeel over de beschikbare kwaliteit (uitgebreidheid en efficiëntie) van de weginfrastructuur. De bereikbaarheid over de weg en de filedruk worden zo in het integrale oordeel meegewogen.

5

Vraag:

Wat is de doelstelling van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer?

Antwoord:

Doel van het Programma Toekomstbeeld OV is om met alle betrokken OV-partijen (Rijk en regionale overheden, vervoerders en infrabeheerder) een gezamenlijke visie te ontwikkelen op de rol van het OV in de mobiliteit van 2040, met als maatschappelijk doel om ook in de toekomst de deur-tot-deurreis van de reizigers te optimaliseren.

6

Vraag:

Binnen welke kaders dient het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer te worden vormgegeven? Wordt hierbij rekening gehouden met nieuwe technologieën, zoals de zelfsturende auto's? En wordt rekening gehouden met het ontschotten van de Wet personenvervoer 2000, met andere woorden, wordt de bescherming van de hoofdinfrastructuur van het spoor hierbij in stand gehouden? Zo ja, waarom?

Antwoord:

In het Programma Toekomstbeeld OV wordt nagedacht over de wereld van 2040. Daarbij worden de bestaande kaders bewust losgelaten en wordt rekening gehouden met nieuwe technologieën als zelfsturende auto's, zelfsturende (OV-)voertuigen, en ICT-technologieën (zoals data-apps). Indien relevant kan het daarbij ook gaan om de huidige ordening in het OV en kan een eventuele aanpassing van wet- en regelgeving, waaronder de Wet Personenvervoer 2000, geagendeerd worden.

7

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de financiële bijdrage die de overheid levert aan het spoorvervoer, per Nederlander, per reiziger en per reizigerskilometer? Kunt u hierbij ook de opbrengsten voor de overheid dan wel de eigen bijdrage van de reiziger aangeven?

Antwoord:

De totale rijksbijdrage aan het spoorvervoer vanuit het Infrastructuurfonds (artikel 13, 14, 17 en 18) bedraagt € 2,417 miljard in 2017. Uitgaande van 17 miljoen inwoners is dit € 142 per inwoner.

Voor een aantal componenten van de rijksbijdrage aan spoorvervoer bestaat geen splitsing in reizigersvervoer en goederenvervoer. Een zuiver bedrag per reizigerskilometer is derhalve niet te bepalen.

Wat de opbrengsten voor de overheid betreft, ontvangt lenM 174 miljoen euro aan concessievergoeding van NS en betalen de vervoerders 326 miljoen euro aan gebruiksvergoeding aan ProRail, in totaal dus 500 miljoen euro in 2017.

Ik beschik niet over gegevens met betrekking tot de bijdragen van decentrale overheden aan spoorvervoer en met betrekking tot reizigersaantallen en eigen bijdragen van de reizigers

8

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de financiële bijdrage die de overheid levert aan het tramvervoer, per Nederlander, per reiziger en per reizigerskilometer? Kunt u hierbij ook de opbrengsten voor de overheid dan wel de eigen bijdrage van de reiziger aangeven?

Antwoord:

Het tram- en busvervoer is gedecentraliseerd. Ik beschik niet over gegevens met betrekking tot de bijdragen van decentrale overheden aan tram- en busvervoer en met betrekking tot reizigersaantallen en eigen bijdragen van de reizigers.

9

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de financiële bijdrage die de overheid levert aan het busvervoer, per Nederlander, per reiziger en per reizigerskilometer? Kunt u hierbij ook de opbrengsten voor de overheid dan wel de eigen bijdrage van de reiziger aangeven?

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 8

10

Vraag:

Wat zijn de kosten per automobilist voor de transitie naar de nieuwe brandstoffenmix tot 2020 en tot 2030? Wat zijn de kosten van de nieuwe brandstoffenmix en voor wiens rekening komen deze?

Antwoord:

Een berekening voor de kosten per automobilist op de manier zoals u vraagt is lastig te maken. Enerzijds is de verwachting (zie antwoord op vraag 128) dat de automobilist in 2021 in vergelijking met 2007 ca € 340 euro per jaar bespaart omdat de voertuigen zuiniger worden. Om de transitie naar laag- en nulmissievoertuigen te kunnen maken is echter nog wel een investering in innovatie nodig. De meeste duurzame alternatieven kosten op dit moment nog substantieel meer dan een qua vervoersprestaties gelijkwaardig fossiel alternatief. Nederlandse marktpartijen zijn bereid hierin zelf te investeren en hebben daarbij onderzocht welke cofinanciering mogelijk is uit Brussel en regionale fondsen.

Momenteel wordt met het bedrijfsleven gesproken over mogelijke bijdragen van het Rijk.

11

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de financiële bijdrage die de overheid levert aan het wegverkeer, per Nederlander, per reiziger en per reizigerskilometer? Kunt u hierbij ook de opbrengsten voor de overheid dan wel de eigen bijdrage van de reiziger aangeven?

Antwoord:

In de periode van 2017 tot 2030 wordt er gemiddeld € 2,6 miljard per jaar vanuit het Infrastructuurfonds aan het rijkswegennet besteed. Hier zijn de uitgaven van decentrale overheden aan provinciale en gemeentelijke wegen nog niet meegenomen. Uitgaande van 17 miljoen Nederlanders betekent dit afgerond € 153 per Nederlander per jaar. Wanneer er vanuit wordt gegaan dat er 7,1 miljoen personen zijn die in het bezit zijn van een auto of motor (in 2014, bron: CBS) dan betekent dit afgerond € 366 per auto- of motorbezitter per jaar. Hierin is het goederenverkeer niet meegenomen.

Wanneer er vanuit wordt gegaan dat er 97,3 miljard reizigerskilometers zijn per auto (in 2015, bron: CBS) dan betekent dit € 0,03 per reizigerskilometer. Ook hierbij is het goederenverkeer niet meegenomen. De opbrengsten en de eigen bijdrage van de reiziger zijn hierbij niet aan te geven omdat dit per reiziger en motief verschillend is.

12

Vraag:

Hoe actueel zijn de verkeersmodellen waarop de voorgenomen wegunuitbreidingen zijn gebaseerd?

Antwoord:

De verkeersmodellen van Rijkswaterstaat worden jaarlijks geactualiseerd. De nieuwe WLO-scenario's van de Planbureaus zijn in de modellen verwerkt per 1 april 2016. De verkeersmodellen worden gebruikt bij besluitvorming over wegunuitbreidingen.

13

Vraag:

Op welke wijze zijn en/of worden de studies en prognose over het afnemende autobezit verwerkt in de plannen om nog meer asfalt aan te leggen?

Antwoord:

Ieder jaar worden nieuwe autobezit prognoses gemaakt met het autobezitmodel Dynamo. Dit model is eigendom van Rijkswaterstaat en het Planbureau voor de Leefomgeving.

Hierbij worden de meest recente inzichten, trends en Belastingplannen meegenomen. De verkeersmodellen van Rijkswaterstaat worden hiermee jaarlijks geactualiseerd.

In de MIRT Onderzoeken, Verkenningen en Planuitwerkingen wordt per projectbeslissing (Startbeslissing, Voorkeursbesluit, Ontwerp Tracebesluit e.d.) gebruik gemaakt van de meest actuele modellen.

14

Vraag:

Kan onderbouwd worden dat de verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat de files tot 2020 verder groeien tot 10% boven het niveau van 2010 wordt ondervangen door de huidige investeringen van het kabinet in mobiliteit?

Antwoord:

Het KiM gaat in haar berekening voor de verwachte filegroei tot 2020 reeds uit van de huidige en tot die tijd afgeronde geplande investeringen uit het MIRT projectenboek

15

Vraag:

Kan de berekening verstrekt worden op basis waarvan is geconcludeerd dat er 717 kilometer aan extra rijstroken is opengesteld? Kan daarbij ook aangegeven worden in welk kabinet besloten is tot de aanleg van die rijstroken?

Antwoord:

In deze kabinetsperiode realiseren we 717 kilometer aan extra rijstroken. Tot september 2016 is er 653 kilometer opengesteld en is er nog 64 kilometer in uitvoering. Hieronder volgt de tabel met de berekening met 717 kilometer. In deze tabel zijn de kilometer rijstrook per project afgerond wat zorgt voor optelling tot 720 kilometer. Het kabinet Rutte II heeft daarnaast Tracébesluiten genomen die nu in uitvoering of voorbereiding zijn. Deze projecten leiden bij volgende kabinetten weer tot openstelling van nieuwe wegdelen en extra kilometers rijstroken.

Tabel: berekening kilometers rijstroken (incl. besluit kabinet tot aanleg)

Project	Kilometer rijstrook	Kabinet
Opengesteld:		
N50 Ramspol – Ens	17	Balkenende IV
A10 2e Coentunnel	40	Balkenende III/IV
A5 Westrandweg	40	Balkenende IV
A73 Roermond Koninginnelaan	1	Kok I
A28 Utrecht – Amersfoort	52	Rutte II
A2 Den Bosch – Eindhoven	47	Rutte I
N2 Meerenakkerweg – Noord-Brabantlaan	2	Rutte I
A1/A6/A9 Schiphol Amsterdam Almere (A10 Oost)	24	Rutte I
N33 Assen – Zuidbroek	80	Rutte I
A4 Dinteloord – Bergen op Zoom	42	Rutte I
N31 Haak om Leeuwarden	22	Balkenende IV
A4 Burgerveen – Leiden	12	Balkenende IV
N61 Hoek – Schoondijke	63	Rutte I
N35 Combiplan Nijverdal	6	Kok I
A1 Bunschoten – Hoevelaken	6	Rutte II
A15 Maasvlakte – Vaanplein	80	Balkenende IV
A4 Delft – Schiedam	55	Balkenende IV
A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein	28	Rutte II
A12 Ede – Grijsoord	26	Rutte I
N50 Ens – Emmeloord	13	Rutte II
In uitvoering:		
A2 Passage Maastricht	33	Rutte I
A59 Brug Drongelens Kanaal	1	Rutte II
A50 Ewijk – Valburg	30	Balkenende IV

16

Vraag:

Wat was de totale (publieke en private) Nederlandse bijdrage aan klimaatfinanciering in 2015?

Antwoord:

In het HGIS jaarverslag 2015 (kamerstuk 34001- no 4) is een gedetailleerd verslag opgenomen over de klimaatuitgaven in 2015. In dit jaar werd EUR 428 mln. uitgegeven aan projecten die bijdroegen aan het terugbrengen van de CO₂ uitstoot of het tegengaan van de gevolgen van klimaatveran-

dering in ontwikkelingslanden. Daarnaast werd EUR 73 mln. aan private investeringen gemobiliseerd voor klimaatuitgaven.

17

Vraag:

Hoeveel procent van de totale Nederlandse begroting wordt besteed aan klimaatgerelateerde uitgaven? Hoeveel via innovatiebeleid?

Antwoord:

In de afgelopen jaren worden inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan of ons hieraan aan te passen in toenemende mate gekoppeld aan andere beleidsdoelstellingen. Zo dienen investeringen in een efficiënter vervoerssysteem of een duurzame energievoorziening meerdere doelen. In de overzichtconstructie milieu (bijlage 6) wordt onder andere aangegeven welke begrotingsartikelen bij de verschillende departementen bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering en de verbetering van de luchtkwaliteit. Artikel 11 van de lenM begroting voorziet in middelen voor waterveiligheid. Hiermee is het beeld echter niet compleet. Investeringen worden immers niet alleen gedaan door het Rijk, ook de andere overheden nemen een belangrijk deel van de inspanning op zich. Het is daarmee niet mogelijk om een eenduidig gekwantificeerd beeld te geven van het aandeel van de Nederlandse begroting dat aan klimaat is gerelateerd.

18

Vraag:

Hoeveel werknemers werken in de zogenaamde fossiele industrie? Kan een uitsplitsing worden gemaakt naar sector en naar opleidingsniveau?

Antwoord:

Er zijn ongeveer 6.000 mensen werkzaam in de raffinaderijsector en 9.000 in de petrochemie. Dit blijkt uit een rapport van CE uit 2014. (http://www.ce.nl/publicatie/economische_ontwikkeling_energie-intensieve_sectoren/1516).

De werknemers hebben vooral een mbo en hbo-opleidingsniveau.

19

Vraag:

Hoeveel werknemers werken in de kolencentrales? Kan een uitsplitsing worden gemaakt naar opleidingsniveau per kolencentrale?

Antwoord:

In het kader van het onderzoek naar de uitfasering van de kolencentrales, worden ook de werkgelegenheidseffecten onderzocht. De resultaten daarvan worden meegenomen in de besluitvorming over kolencentrales, waarover uw Kamer dit najaar wordt geïnformeerd. De FNV geeft op haar website aan dat een sluiting van kolencentrales gepaard gaat met een verlies van zo'n 2.800 banen. Daarbij gaat het om circa 600 banen in de keten, bij bijvoorbeeld de kolenoverslag, transport en afvoer van bijproducten en zo'n 2.200 banen als gevolg van zowel de directe, als indirecte werkgelegenheidseffecten van de sluiting van de kolencentrales.

20

Vraag:

Hoeveel werknemers werken in de Rotterdamse haven? Kan een uitsplitsing worden gemaakt naar opleidingsniveau en sectoronderdeel?

Antwoord:

In de regio Rotterdam waren 113.000 werkzame personen in 2014 actief. Ik heb geen informatie over het opleidingsniveau.

Uitgespitst naar sectoren:

<i>Sectoren</i>	<i>Werkzame personen</i>
Zeevaart	2.074
Binnenvaart	6.461
Wegvervoer	28.189
Spoorvervoer	1.350
Pijpleiding	52
Dienstverlening tbv het vervoer	15.860
Overslag/opslag	9.954
Voedingsmiddelenindustrie	2.929
Aardolie industrie	3.648
Chemische industrie	7.135
Basismetaal en metaalproductenindustrie	6.027
Transportmiddelenindustrie	4.480
Electriciteitsproductie	1.834
Overig industrie	5.622
Groothandel	11.125
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	6.507

Bron: havenmonitor 2014 (havenmonitor.nl)

21

Vraag:

Hoeveel banen zijn het komend decennium te verwachten in de zogenaamde «groene» sector en als gevolg van de energietransitie? Is een uitsplitsing te maken naar sector, bijvoorbeeld in de installatie, woningisolatie, maakindustrie, dienstverlening enzovoorts?

Antwoord:

Betrouwbare voorspellingen over de werkgelegenheid in de «groene sector» voor de hele gevraagde periode tot 2026 zijn niet beschikbaar. Volgens de Nationale Energieverkenning zal als gevolg van het Energieakkoord de netto werkgelegenheid over de periode 2014–2020 toenemen met 50 – 110 duizend arbeidsjaren. Deze banen zijn vooral gerelateerd aan investeringen in de gebouwde omgeving. De installatie van zonnepanelen resulteert in een stijging van 2800 voltijdbanen in 2010 naar 10000 in 2020. Ook in het Energierapport wordt aangegeven dat de transitie naar een duurzame energievoorziening volop kansen biedt voor nieuwe werkgelegenheid.

22

Vraag:

In hoeverre zult u de adviezen van de Gezondheidsraad rondom het meewegen van gezondheid in de inrichting van ons land (najaar 2016) verankeren in de Omgevingswet?

Antwoord:

Eén van de doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Gezondheid is hiermee een expliciet belang geworden dat moet worden meegenomen bij het maken van visies en plannen, waardoor gemeenten meer ruimte hebben om eigen ambities te verwezenlijken op gebied van gezondheid. Samen met de Staatssecretaris, die gezondheidseffecten vanuit de leefomgeving in haar portefeuille heeft, neem ik de adviezen van de gezondheidsraad serieus. De adviezen vragen eerst om een goede beleidsmatige afweging. De Staatssecretaris is het advies van de gezondheidsraad aan het bestuderen en gaat hierover ook in gesprek met de relevante actoren. De Staatssecretaris zal uw Kamer naar verwachting in het tweede kwartaal van 2017 separaat informeren over alle acties naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies.

23

Vraag:

Welke diensten gaat u samen met overheden en bedrijven concreet voor weggebruikers realiseren?

Antwoord:

In het Partnership Talking Traffic en direct hieraan gelieerde activiteiten worden door de deelnemende overheden en bedrijven rijtaak-ondersteunende diensten aangeboden waarbij weggebruikers onderweg worden geholpen met real time informatie via smartphones en navigatiediensten over uiteenlopende gevaren (bij. Filestaarten, plotselinge snelheidswisselingen, ongevallen), geboden en verboden (statische en dynamische aanwijzingen zoals deze langs en boven de weg te vinden zijn), tijd tot rood en tijd tot groen op stedelijke en provinciale kruispunten. Nadat de laatste besluiten over de oprichting van dit Partnership zijn genomen worden de functionaliteiten vanaf eind dit jaar ontwikkeld. Deze functionaliteiten zullen naar verwachting vanaf medio 2017 stapsgewijs beschikbaar komen via verschillende diensten en dienstverleners en uiteenlopende gebruikersgroepen.

Daarnaast werken rijk, regionale overheden en bedrijven samen aan alternatieven voor werknemers voor het reizen in de spits en per auto. Zo kunnen in Maastricht bijvoorbeeld bedrijven gebruik maken van een probeerpoule met E-bikes gedurende een korte periode, waarna medewerkers met korting (geboden via de rijwielhandelaren) een eigen exemplaar kunnen aanschaffen. Rotterdam heeft een Marktplaats voor Mobiliteit, waar bedrijven die op zoek zijn naar mobiliteitsoplossingen aanbieders van mobiliteitsdiensten en -producten kunnen vinden.

24

Vraag:

Waarom is niet reeds bij deze begroting de nieuwe Nationale Markt Capaciteit Analyse (NMCA) opgeleverd? Het zou toch logisch zijn om die analyse te laten aansluiten bij deze begroting?

Antwoord:

De NMCA wordt in principe eens in de vier jaar gemaakt ten behoeve van beleidskeuzes van een nieuw kabinet. De laatste uitgevoerde NMCA is van 2013. Dit was een update van de NMCA 2011. De uitkomsten van de NMCA 2013 zijn tot het verschijnen van de NMCA van 2017 leidend bij de investeringskeuzes van dit kabinet, en dus ook bij deze begroting. Nieuwe ambities en investeringen kunnen vanaf volgend jaar worden getoetst aan de NMCA van 2017.

25

Vraag:

Wat is de status en stand van zaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?

Antwoord:

Het huidige NSL eindigt op 1 januari 2017. De procedure om het NSL te verlengen tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet is bijna afgerond. Onlangs heb ik u het «Kabinetstandpunt Verlengen NSL» toegestuurd tezamen met de Nota van Antwoord in reactie op de inspraakreacties op de verlenging van het NSL. Ik streef naar publicatie van het kabinetsbesluit op 1 december 2016, zodat het NSL tijdig verlengd kan zijn.

26

Vraag:

Kunt u de waarden van de WHO nader specificeren en aangeven hoe Nederland momenteel op elk van die waarden afzonderlijk scoort?

Antwoord:

De WHO-waarden zijn streefwaarden en geen wettelijke normen. De WHO hanteert jaargemiddelde streefwaarden voor verschillende stoffen, waar landen op termijn naar toe kunnen werken. Voor fijn stof zijn dit de streefwaarde 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5} en 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀. Wanneer we kijken in hoeverre we deze WHO-waarden in Nederland realiseren, zien we dat volgens de systematiek van de NSL-monitor op 75% van de locaties langs het Hoofdwegennet de WHO-waarde voor PM₁₀ (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt gehaald in 2015. Voor PM 2.5 ligt dit percentage op 32%. Voor NO₂ hanteert de WHO de waarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde). Deze waarde wordt bijna overal in Nederland gehaald. Er resteert nog een zeer beperkt aantal binnenstedelijke knelpunten. Naast de jaargemiddelde streefwaarden voor fijn stof kent de WHO ook streefwaarde voor het 24-uurs gemiddelde: een waarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₂₅ en van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀. Deze waarden mogen op grond van deze streefwaarden niet vaker dan 3 dagen per jaar overschreden worden. Overschrijdingen zijn in Nederland afhankelijk van meteorologische omstandigheden. In het voorjaar van 2016 was de overschrijding bijvoorbeeld het gevolg van een sterke oostenwind die fijn stof aanvoerde uit Polen en Tsjechië. Voor wat betreft Ozon geldt dat de 8-uurgemiddelde niet hoger mag zijn dan 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In 2012 werd hier op 95% van de dagen in de zomer aan voldaan. Verder adviseert de WHO dat de geaccumuleerde jaarlijkse overschrijding niet hoger mag zijn dan maximaal 70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze waarden zijn alleen realiseerbaar met een gecoördineerde aanpak op het noordelijk halfrond. De streefwaarde van de WHO voor SO₂ is 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ daggemiddelde. Deze concentratie wordt alleen nog incidenteel in industriegebieden overschreden.

27

Vraag:

Op welke manier zal in 2017 specifieke aandacht worden gegeven aan roetfilters?

Antwoord:

In mijn brief van 5 juli 2016 betreffende APK van de toekomst, mogelijkheden voor een APK-roetfiltertest en nieuw verbod verwijderen van roetfilters (Kamerstuk 30 175, nr. 241) ga ik in op de te verwachten ontwikkelingen in 2017 op het gebied van roetfilters.

28

Vraag:

Op welke manier wordt het streven bereikt om de waarden van de World Health Organisation (WHO) te realiseren voor het permanent verbeteren van de luchtkwaliteit? Welke acties worden hiervoor ingezet? Wanneer zullen die streefwaarden dan bereikt worden?

Antwoord:

Met het Actieplan Luchtkwaliteit (30 175, nr 223) wordt een breed maatregelenpakket ingezet om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Op deze manier werken we op termijn toe naar de WHO-waarden, zoals dit o.a. ook met uw Kamer is gewisseld tijdens het AO leefomgeving van 11 februari 2016 en ook is verwoord in mijn brief van 5 juli (30 175, nr. 242). Voor het verder verbeteren van de luchtkwaliteit is Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen van groot belang. Daarnaast worden ook nationale en lokale maatregelen getroffen ter stimulering van schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuילend vervoer. Verder zal de

Gezondheidsraad op verzoek van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in 2017 advies uitbrengen over het toekomstige luchtkwaliteitsbeleid. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij het luchtplan dat Nederland op zal stellen als onderdeel van de implementatie van de NEC-Richtlijn.

29

Vraag:

Hoe wordt geëvalueerd of overal aan de streefwaarden van de WHO wordt voldaan en wat zijn derhalve de plannen met betrekking tot instandhouding/uitbreiding van het meetnet voor luchtkwaliteit en de frequentie van de monitoring?

Antwoord:

De WHO-waarden zijn streefwaarden en geen wettelijke normen. De wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit worden jaarlijks gemonitord door het RIVM in het kader van het NSL. Hierbij worden de concentraties fijn stof (PM10) en NO₂ in beeld gebracht. Onder het verlengde NSL blijft de NSL-monitoring gehandhaafd. Dat geldt ook voor het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). De technische invulling van het LML en keuze van het aantal meetstations is binnen de kaders van de wetgeving aan het RIVM.

30

Vraag:

Kunt u een inschatting geven welk deel van de totale Nederlandse CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door verkeer en vervoer? En welk deel door andere bronnen? Welke andere bronnen zijn dit? En voor de stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM10)?

Antwoord:

Verkeer en vervoer draagt voor 22% (34 Megaton CO₂ ten opzichte van 158 Megaton) bij aan de uitstoot van CO₂. Andere bronnen van CO₂ zijn de industrie- en energiesector (60%), landbouw (4%) en gebouwde omgeving (14%).

Verkeer en vervoer draagt voor 64% (150 kton van 235 kton) bij aan de uitstoot van stikstofoxiden. Andere bronnen van stikstofoxiden zijn de industrie, energie en raffinaderijen (23%), landbouw (6%), consumenten (3%) en handel, dienstverlening, overheid en bouw (3%).

Verkeer en vervoer draagt voor 27% (7 kiloton van 26 kiloton) bij aan de uitstoot van fijn stof. Andere bronnen van fijnstof zijn de industrie, energie en raffinaderijen (27%), landbouw (23%), consumenten (12%), handel, dienstverlening, overheid en bouw (8%). De cijfers zijn ontleend aan de Emissieregistratie en hebben betrekking op het jaar 2014.

31

Vraag:

Op hoeveel kilometer weg haalt Nederland de EU-normen voor NO_x en PM10 niet? En op hoeveel kilometer weg zou Nederland niet voldoen aan de normen van de WHO, als Nederland die zou hanteren?

Antwoord:

Het NSL wordt jaarlijks gemonitord. In de laatste monitor (TK, 30 175, nr 224) werd uitgegaan van een verwachte normoverschrijding o.b.v. de Europese richtlijn luchtkwaliteit van NO₂ voor het jaar 2015 langs ongeveer 12 km weg in binnenstedelijk gebied. Voor PM10 is dit ongeveer langs 10 kilometer weg.

De WHO-waarden overigens zijn streefwaarden en geen wettelijke normen. Wanneer we zouden kijken in hoeverre we nu al de WHO-waarden in Nederland zouden realiseren, zien we dat volgens de

systematiek van de NSL-monitor op 75% van de locaties langs het Hoofdwegennet de WHO-streefwaarde voor PM10 (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) zou worden gehaald in 2015. Voor PM 2.5 ligt dit percentage op 32%. Voor NO₂ hanteert de WHO de waarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde).

32

Vraag:

Wat is, in percentages, de toename van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer bij een verhoging van de snelheid van 80 km/u naar 100 km/u, van 100 km/u naar 120 km/u en van 120 km/u naar 130 km/u?

Antwoord:

Omdat verhoging van de maximumsnelheid niet leidt tot een navenante verhoging van de daadwerkelijk gereden gemiddelde snelheid van de voertuigen, is het effect van verhoging van de maximumsnelheid niet hetzelfde als het verschil in emissies bij rijden met constante of gemiddelde snelheden van bijvoorbeeld 120 en 130 km/u. TNO heeft metingen gedaan waaruit blijkt dat de CO₂-uitstoot van lichte motorvoertuigen in praktijksituaties op snelwegen gemiddeld met 16% toeneemt als de snelheidslimiet van 100 naar 120 kilometer per uur toeneemt. Bij een limietwijziging van 120 naar 130 kilometer per uur neemt de CO₂ uitstoot gemiddeld in de praktijk met 5% toe. Daarentegen is de toename tussen snelheidslimieten van 80 kilometer en 100 kilometer per uur zonder trajectcontrole verwaarloosbaar (2%).

33

Vraag:

Hoe verhoudt zich de zin «Nederland zal in [het nationaal energie- en klimaatplan voor 2021–2030] [...] aangeven wat dit betekent voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie» tot recente onderzoeken (bijvoorbeeld «Accelerating the energy transition: cost or opportunity? A thought starter for the Netherlands» van McKinsey, september 2016) waarin staat dat focus op hernieuwbare energie en energie-efficiëntie afleidt van het belangrijkste doel, namelijk CO₂-reductie?

Antwoord:

De Europese Raad heeft in oktober 2014 een overkoepelend broeikasgasdoel vastgesteld van tenminste 40% reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit wordt deels gerealiseerd via aanscherping van het EU-emissiehandelssysteem en deels via doorvertaling naar bindende nationale broeikasgasreductiedoelen (non-ETS). Voor hernieuwbare energie is een bindend doel van 27% in 2030 op Europees niveau vastgesteld. Voor energiebesparing heeft de Europese Raad op EU niveau een indicatief doel van 27% in 2030 vastgesteld. Daarbij is aangegeven dat deze doelen niet worden doorvertaald naar nationaal bindende doelen. Nationaal wordt daarmee gestuurd op CO₂-reductie, in lijn met het Energierapport. De Energieraad heeft in november 2015 raadsconclusies aangenomen over het governance-systeem van de Energie Unie. Het governance-systeem moet ervoor zorgen dat de doelen van de Energie Unie worden gehaald en op langere termijn de samenhang van het energie- en klimaatbeleid van de lidstaten wordt vergroot. In de raadsconclusies staat dat lidstaten uiterlijk eind 2019 een nationaal energie- en klimaatplan voor de periode 2021–2030 indienen waarin de belangrijkste nationale beleidsmaatregelen en de bijdrage aan de doelen van de Energie Unie uiteen worden gezet. Lidstaten hoeven conform de raadsconclusies in de nationale energie- en klimaatplannen geen nationale doelen voor energiebesparing en hernieuwbare energie op te nemen. Wel dienen lidstaten de beleidsmaatregelen te beschrijven die de Europese doelen voor hernieuwbare energie en energiebesparing

ondersteunen. Daarnaast dienen lidstaten projecties op te nemen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie en energiebesparing in de periode 2021–2030. Lidstaten dienen in de nationale plannen ook aan te geven wat ze doen aan regionale samenwerking om de Energie Unie doelen te bereiken en aan te tonen dat diverse stakeholders actief zijn betrokken in het governance proces.

34

Vraag:

Sinds wanneer streeft het kabinet, in afwijking van Europese normen, naar het realiseren van de WHO-waarden voor luchtkwaliteit? In welk jaartal moeten deze waarden worden gehaald? Wordt hierbij ingezet op Europese afspraken of zelfstandige Nederlandse doelen? Wat vergt dit streven qua maatregelen en financiën? En hoe verhoudt zich dit met de inzet op bronbeleid om een schonere luchtkwaliteit te bewerkstelligen?

Antwoord:

Met het Actieplan Luchtkwaliteit (30 175, nr 223) wordt een breed maatregelenpakket ingezet om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Op deze manier werken we op termijn toe naar de WHO-waarden, zoals dit o.a. ook met uw Kamer is gewisseld tijdens het AO leefomgeving van 11 februari 2016 en ook is verwoord in mijn brief van 5 juli (30 175, nr. 242). Overigens heeft de WHO geen termijnen genoemd waarop de streefwaarden voor fijnstof (PM2.5 en PM10) moeten worden bereikt. Voor het verder verbeteren van de luchtkwaliteit is Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen van groot belang. Daarnaast worden ook nationale en lokale maatregelen getroffen ter stimulering van schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuילend vervoer. Verder zal de Gezondheidsraad op verzoek van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in 2017 advies uitbrengen over het toekomstige luchtkwaliteitsbeleid. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij het luchtplan dat Nederland op zal stellen als onderdeel van de implementatie van de NEC-Richtlijn.

35

Vraag:

Gaat de verlenging van het NSL tot na inwerkingtreding van de Omgevingswet gepaard met een aanvullend budget? Zo ja, hoe hoog is dit budget en hoe is dit vrijgemaakt?

Antwoord:

De specifieke uitkering NSL wordt niet doorgezet onder het verlengde NSL, deze stopt per 1 januari 2017. Wel heeft het Rijk twee keer € 8 mln. ter beschikking gesteld voor Amsterdam en Rotterdam voor de aanpak van de structurele over de stad verspreide NO₂ knelpunten. Financiering hiervan loopt via het Gemeentefonds. Verlenging van het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorkomt dat voor één of twee jaar individuele projecten weer via apart en uitgebreid onderzoek aan de luchtkwaliteitsnormen getoetst moeten worden zoals eerder onder de Wet milieubeheer. Toetsing aan de normen vindt plaats via het verlengde NSL. Verlenging van het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorkomt dat voor één of twee jaar individuele projecten weer via apart en uitgebreid onderzoek aan de luchtkwaliteitsnormen getoetst moeten worden zoals eerder onder de Wet milieubeheer. Toetsing aan de normen vindt plaats via het verlengde NSL.

36

Vraag:

Voor welke voor (nieuwe) ambities en risico's worden de genoemde 1,4 miljard euro respectievelijk 0,4 miljard euro ingezet? Welk deel is voor beheer en onderhoud?

Antwoord:

De middelen die vrijkomen door de verlenging van de fondsen tot en met 2030 worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. Dit staat los van de 1,4 miljard euro voor (nieuwe) ambities en risico's.

Voor het Infrastructuurfonds heeft dit kabinet besloten dat van de ruimte die met de verlenging tot en met 2030 beschikbaar komt nog maximaal € 1,4 miljard door het huidige kabinet mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. In de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds is per modaliteit aangegeven waarvoor deze ruimte beschikbaar is. Dit is te vinden op pagina 35 voor Hoofdwegen, pagina 54 voor Spoor en op pagina 78 voor Vaarwegen.

Mede naar aanleiding van de moties Visser/Hoogland en Hoogland/de Boer zal ik de verdeling van de middelen eerst bespreken met de regionale bestuurders. Voorafgaand aan het notaoverleg MIRT zal ik uw Kamer nader informeren over de wijze waarop met de voor dit kabinet nog beschikbare investeringsruimte wordt omgegaan.

Voor het Deltafonds heeft dit kabinet besloten dat van de ruimte die met de verlenging tot en met 2030 beschikbaar komt nog maximaal € 0,4 miljard door het huidige kabinet mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Op pagina 55 van de ontwerpbegroting 2017 van het Deltafonds is aangegeven waarvoor deze ruimte beschikbaar is.

37

Vraag:

Welke maatregelen en welke hiermee gepaard gaande kosten zijn er mee gemoeid om in 2050 tot een volledig hergebruik van grondstoffen en afval te komen? Welke economische voordelen zijn te verwachten? Hoeveel extra werkgelegenheid levert de circulaire economie op en wanneer zijn deze nieuwe arbeidsplaatsen te verwachten? Op welke opleidingsniveaus zijn deze arbeidsplaatsen?

Antwoord:

De transitie naar een circulaire economie duurt lang en is complex. In het Rijksbrede Programma Circulaire economie heeft het kabinet aangegeven dat het behalen van de doelstellingen alleen lukt wanneer alle stakeholders samenwerken. De uitwerking van de noodzakelijke maatregelen vindt plaats in transitieagenda's die zullen worden opgesteld voor de gekozen prioriteiten. In het programma is aangegeven dat die transitieagenda's voor de zomer van 2017 gereed zullen zijn.

TNO heeft verkend wat de baten kunnen zijn van een meer circulaire economie in Nederland¹. Volgens hun indicaties kan per jaar binnen betrokken sectoren van de circulaire economie een extra omzet van € 7,3 mld worden gegenereerd, waarmee 54.000 banen gemoeid zijn. Voor Europa heeft de Ellen McArthur Foundation berekend dat het om 2 miljoen banen gaat. Dit geeft een indicatie, meer is niet bekend. Het programma richt zich er ook op om hier meer inzicht in te krijgen. Het opleidingsniveau dat bij de nieuwe banen hoort varieert van uitvoerend niveau (bijv. reparatie, sorteren, opslag) tot academisch (bijv. ontwikkelen en ontwerpen circulaire producten en diensten).

38

Vraag:

Hoeveel nieuwe arbeidsplaatsen zijn te verwachten in aanloop naar het volledig CO₂-neutraal produceren en gebruiken van goederen binnen de ambities voor de circulaire economie?

¹ TNO, Kansen voor een circulaire economie in Nederland, 2013

Antwoord:

TNO heeft verkend wat de baten kunnen zijn van een meer circulaire economie in Nederland. Volgens haar indicaties kan per jaar binnen betrokken sectoren van de circulaire economie een extra omzet van € 7,3 mld worden gegenereerd, waarmee 54.000 banen gemoeid zijn. Voor Europa heeft de Ellen McArthur Foundation berekend dat het om 2 miljoen banen gaat. Dit geeft een indicatie, meer is niet bekend. Het programma richt zich er ook op om hier meer inzicht in te krijgen.

39

Vraag:

Welk budget is beschikbaar voor het NSL? Hoe en wanneer worden de door de WHO vastgestelde waarden bereikt?

Antwoord:

Voor uitvoering van het NSL is in de periode 2006 tot 2018 via hoofdstuk XII in totaal 340 mln. beschikbaar.

De WHO streefwaarden (PM10 en PM2.5) zijn haalbaar voor Nederland tussen 2030 en 2050. De termijn waarop deze doelen kunnen worden gerealiseerd, is onder andere afhankelijk van de mate waarin voer- en vaartuigen in de praktijk daadwerkelijk schoner worden en de ammoniakreductie in de landbouw. Voor NO₂ hanteert de WHO de waarde die ook geldt als wettelijke norm (Europese grenswaarde). Deze waarde wordt bijna overal in Nederland gehaald. Er resteert nog een zeer beperkt aantal binnenstedelijke knelpunten. De streefwaarde van de WHO voor SO₂ is 20 ug/m³ daggemiddelde. Deze concentratie wordt alleen nog incidenteel in industriegebieden overschreden. Voor wat betreft ozon geldt dat de 8-uurgemiddelde niet hoger zou mogen zijn dan 100 ug/m³. In 2012 werd hier in op 95% van de dagen in de zomer aan voldaan.

Met het Actieplan Luchtkwaliteit (30 175, nr 223) wordt een breed maatregelenpakket ingezet om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Op deze manier werken we op termijn toe naar de WHO-waarden, zoals dit o.a. ook met uw Kamer is gewisseld tijdens het AO leefomgeving van 11 februari 2016 en ook is verwoord in de brief van 5 juli (30 175, nr. 242). Voor het verder verbeteren van de luchtkwaliteit is Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen van groot belang, daarnaast worden ook nationale en lokale maatregelen getroffen ter stimulering van schoon vervoer en het ontmoedigen van vervuילend vervoer.

40

Vraag:

Wat is de doelstelling van de Nederlandse klimaatop die in oktober 2016 wordt georganiseerd? En wat is uw inzet?

Antwoord:

In Parijs is afgesproken dat de opwarming van de aarde ruim onder de twee graden moet blijven, met het streven deze te beperken tot 1,5 graad. Om dit te kunnen realiseren is elke denkbare maatregel nodig. Of het nu gaat om grote maatregelen zoals meer duurzame energie, of om kleinere maatregelen die burgers en bedrijven zelf kunnen nemen. Om alle maatregelen, acties en initiatieven bij elkaar te brengen, wordt de Nationale Klimaatop georganiseerd. Deze brengt decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven vanuit alle geledingen van de samenleving bijeen. Doel hiervan is om nieuwe acties en maatregelen te lanceren, bestaande maatregelen te versnellen en te verbreden, en om van elkaar te leren. Waar mogelijk wordt in beeld gebracht wat het effect van de maatregelen is.

De inzet is om verschillende partijen bij elkaar te brengen, zodat ze van elkaar kunnen leren en kennis kunnen delen. Waar mogelijk worden ze ondersteund en gefaciliteerd, bijvoorbeeld door knelpunten waar ze tegenaan lopen weg te nemen. Daarnaast is het streven dat er tussen alle deelnemers een gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid ontstaat, die ervoor zorgt dat iedereen actie blijft ondernemen.

41

Vraag:

Heeft de opwaardering van enkele tunnels op het hoofdwegennet naar categorie C nog gevolgen qua werkzaamheden en financiën? Zo ja, welke?

Antwoord:

Een opwaardering van tunnels heeft financiële gevolgen. De opwaardering bestaat uit het nemen van technische maatregelen waarmee de tunnel een grote brand kan weerstaan, zodat het transport van de stoffen die een grote brand kunnen veroorzaken niet tot het verloren gaan van de tunnel kan leiden. Thans is nog niet te overzien wanneer opwaardering aan de orde is en tot welke financiële gevolgen dit mogelijkwijs leidt.

42

Vraag:

Welke tunnels worden opgevaardeerd, zodat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer door kernen gaat?

Antwoord:

Van de tien D-tunnels zijn er zeven stadstunnels. De overige drie zijn in het hoofdwegennet gelegen. Voor deze tunnels zijn thans nog geen concrete plannen. Wel is er overleg met de sector over het nut en de noodzaak van een opwaardering. Daarbij speelt het ontzien van woonkernen en de aanwezigheid van alternatieve routes een rol.

43

Vraag:

Is de subsidieregeling verwijdering asbestdaken toereikend om alle asbestdaken voor 2024 gesaneerd te hebben? Hoeveel daken, danwel hoeveel vierkante meter asbestdak, kunnen/kan door inzet van de subsidieregeling in 2017 gesaneerd worden?

Antwoord:

De subsidieregeling verwijderen asbestdaken is bedoeld om het verwijderen van asbestdaken aan te jagen zodat dakeigenaren niet tot 2023 wachten met het saneren van hun dak. De subsidieregeling is niet bedoeld om alle kosten te dekken. Tot nu toe zijn er bijna 4.000 aanvragen ingediend en is ca 2,5 mln. m² asbestdak gesaneerd met subsidie. Het subsidieplafond voor 2016 was € 10 mln. en is in augustus opgehoogd tot € 15 mln. (Kamerstukken II, 25 834 nr. 115). Het herziene subsidieplafond voor 2017 wordt dit najaar gepubliceerd.

44

Vraag:

Voor welke activiteiten dan wel doelstellingen wordt er aan Eenvoudig Beter 26,5 miljoen euro aan artikel 13, «artikelonderdeel» en 23,8 miljoen euro aan artikel 98 «apparatuuruitgaven» toegevoegd?

Antwoord:

Op pagina 19 zijn in de begroting op hoofdlijnen de mutaties inzake Eenvoudig Beter opgenomen. Voor de periode van 2016- 2021 wordt € 23,8 mln. aan artikel 98 toegevoegd ten behoeve van de personele inzet inzake de stelselherziening. Het gaat hier om tijdelijk personeel danwel,

inhuur voor zowel beleidsmatige als juridische inzet voor de wetgevingsproducten, die lenM niet vast in huis heeft. Daarnaast wordt er in de periode 2016- 2021 € 26,5 mln. toegevoegd aan artikel 13 met name voor reguliere programma-uitgaven en de uitvoeringkosten van RWS voor het programma en de transitiekosten.

45

Vraag:

Wordt het bedrag dat ten behoeve van het programma Impuls Omgevingsveiligheid naar het Provinciefonds gaat in één keer uitgekeerd of over een aantal jaren uitgesmeerd?

Antwoord:

De middelen voor het programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) 2015 – 2018 staan op de begroting van lenM. Jaarlijks wordt, na afstemming met het IPO en de VNG, het overeengekomen budget via begrotingsoverheveling gestort in het Provinciefonds.

46

Vraag:

Hebben de bedragen die onder Ad. 9 worden genoemd betrekking op de 16 miljoen euro die bedoeld zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden Rotterdam en Amsterdam? Zo ja, kunt u inzicht geven in de bestemming en uitkering van de overige gelden van dit budget voor de stad Rotterdam?

Antwoord:

De bedragen hebben betrekking op de overboeking van € 8 mln naar het Gemeentefonds (€ 2,0 miljoen in 2016 en € 6,0 miljoen in 2017) voor de aanpak van luchtkwaliteitsknelpunten in Amsterdam. De 8 mln voor Rotterdam is bij Voorjaarnota 2016 overgeboekt naar het Gemeentefonds. Rotterdam besteedt de middelen aan een nieuwe sloopregeling voor bestel- en personenauto's, een stimuleringsregeling voor de aanschaf van schone voertuigen en de verbetering van het netwerk van de elektrisch laadinfrastructuur.

47

Vraag:

Ad 5: kan een toelichting worden gegeven op de ontvangsten Boordcomputer Taxi? Hoeveel subsidies zijn er verstrekt? En zijn de vrijkomende middelen vrij besteedbaar?

Antwoord:

De ontvangsten Boordcomputer Taxi zijn de vrij gekomen middelen van de «tijdelijke subsidieregeling boordcomputer taxi». Op basis van deze subsidieregeling konden tot 2015 taxiondernemers 600 Euro subsidie ontvangen bij de aanschaf van een boordcomputer taxi. De subsidieregeling werd uitgevoerd door de ILT in opdracht van lenM. De definitieve afrekening tussen ILT en lenM vindt naar verwachting in 2017 plaats. In totaal zijn er 25.825 subsidies verstrekt voor een bedrag van 15,5 mln. De vrijkomende middelen zijn niet vrij besteedbaar. In de tabel met op pagina 188 van hoofdstuk XII van de Begroting, bijlage 2, is de specificatie gegeven van nieuwe mutaties in Beleidsartikel 15 OV-keten. Zoals te zien bij punt 7 onder «Kasschuif taxi initiatieven» is een bedrag van € 2,562 mln verdeeld over 2017 en de volgende jaren ten behoeve van andere maatregelen voor de taxisector. In 2015 is vooruitlopend daarop geld beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de vereiste software-update voor de boordcomputers. Daarmee zijn de kosten van de update voor de ondernemers beperkt gehouden.

48

Vraag:

Ad 9: zijn er resultaatverplichtingen met Amsterdam afgesproken inzake het actieplan Luchtkwaliteit knelpunten Amsterdam? Zo ja, welke?

Antwoord:

Met Amsterdam is afgesproken dat de middelen worden ingezet ter ondersteuning van gemeentelijke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Amsterdam is voornemens de middelen te besteden aan de vervanging van oudere dieselbussen door schone, uitstootvrije, bussen en de benodigde laadinfrastructuur. De verantwoording van de middelen geschiedt via het Gemeentefonds. Daarnaast zal Amsterdam het Rijk informeren over de voortgang van de maatregelen. Via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Amsterdam gemonitord.

49

Vraag:

Welke activiteiten worden gefinancierd uit de 1,2 miljoen euro voor overige uitgaven (tabel artikel 13)?

Antwoord:

Het betreft met name toezeggingen die deels nog in 2016 en grotendeels in 2017 gedaan worden en in 2017 betaald zullen worden. Het gaat daarbij om activiteiten en opdrachten ten behoeve van het ontwikkelen van de Omgevingsvisie en voor activiteiten en opdrachten voor de onderwerpen krimp en leegstand, de ladder duurzame verstedelijking, stedelijke kavelruil, grondbeleid, Agenda Stad en klimaatadaptatie. Alsmede betreffen deze uitgaven het opstellen van een handreiking duurzame verstedelijking en een handleiding grensoverschrijdende voorzieningen. Ten slotte hebben deze uitgaven betrekking op werkzaamheden in het kader van ruimtelijk ontwerp (diverse ateliers, livings labs) en kennisbeleid.

50

Vraag:

Artikel 11: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling, doelgroep en reden voor de overige uitgaven?

Antwoord:

De overige uitgaven bestaan voor het merendeel uit opdrachten voor activiteiten (advies /onderzoek) die gerelateerd zijn aan vraagstukken m.b.t. kust, rivieren, zoals de Richtlijn Overstromingsrisico (ondersteuning bij ontwikkeling en beheer van risicokaarten), en ook de implementatie van de nieuwe normering voor waterveiligheid. De nieuwe normering is gebaseerd op de kansen op overstromingen, maar ook op de gevolgen van overstromingen voor een gebied en zijn inwoners. Hoe groter de gevolgen, hoe strenger de norm. Voor iedereen in Nederland geldt het zogenoemde basisbeschermingsniveau: de kans dat iemand overlijdt door een overstroming mag niet groter zijn dan 1:100.000 per jaar. De nieuwe normering brengt veranderingen met zich mee in ontwerpen en beoordelen van waterkeringen. Met een zogeheten voorbeeldenboek, waarin goede voorbeelden van ontwerpen en beoordelen uitgewerkt worden, wordt een snelle overgang naar het nieuwe systeem gefaciliteerd. Daarnaast wordt extra ondersteuning bij het beoordelen en ontwerpen geboden via de helpdesk water. Op verzoek kunnen de zogeheten «Kenniss en Kunde» platforms van de keringbeheerders, op de werkvloer ondersteuning krijgen om snel te leren werken met de nieuwe instrumenten. Indien nodig kunnen ook extra hulpmiddelen (technische tapporten of software) ontwikkeld worden.

Deze opdrachten worden met name verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en ook vast te leggen en te waarborgen.

Daarnaast zijn er ook uitgaven voor waterkwaliteit. Voor waterkwaliteit betreft het opdrachten voor beleidsinhoudelijk onderzoek op het gebied van Waterkwantiteit en -kwaliteit, zoals Delta-aanpak agrarisch waterbeheer, bron aanpak geneesmiddelen, Kaderrichtlijn Mariene Strategie en chemische waterkwaliteit. Een uitgebreidere toelichting voor deze opdrachten is opgenomen in artikelonderdeel 11.04.01 Opdrachten.

51

Vraag:

Artikel 11: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling, doelgroep en reden voor de opdrachten algemeen?

Antwoord:

Onderstaand is een toelichting op de grootste opdrachten algemeen:

- De Staat van Ons Water is de voortgangsrapportage over de uitvoering van het Nationaal Waterplan, het Bestuursakkoord Water, de Beleidsnota Drinkwater en de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en de mariene strategie. Deze rapportage wordt opgesteld ter verantwoording van het beleid aan de Tweede Kamer. Naar aanleiding van het advies van de OESO («watergovernance in the Netherlands: fit for the future», 2014) over het vergroten van de transparantie in de verantwoording verschijnt de rapportage op een publieksvriendelijke wijze op www.staatvanonswater.nl. De Kamer ontvangt hiervan jaarlijks in mei een schriftelijke weergave.
- In het OESO-rapport uit 2014, over waterbeheer in Nederland, is tevens gewezen op het lage waterbewustzijn in Nederland en de risico's die dat met zich meebrengt. De publiekscommunicatie via Ons Water en de activiteiten voor watereducatie maken onderdeel uit van het meerjarige programma dat lenM samen met de partners van het Bestuursakkoord Water uitvoert om het waterbewustzijn van Nederlanders te vergroten. Het vergroten van het waterbewustzijn levert ook een bijdrage aan de missie van de Human Capital Agenda van de Topsector Water om voor nu en de toekomst voldoende instroom van goed gekwalificeerd personeel binnen de watersector beschikbaar te krijgen.
- De Watercoalitie is een initiatief van het Ministerie van lenM dat zich erop richt om activiteiten en samenwerkingen van maatschappelijke organisaties, private partijen en overheden in het waterbeheer, te faciliteren. Hiermee wordt gestimuleerd dat waterbeheer niet alleen een bestuurlijke maar ook een maatschappelijke opgave is. De Watercoalitie is in dit stadium gericht op het ondersteunen van activiteiten in de waterketen zoals anders omgaan met regenwater in en om het huis door het afkoppelen van het regenwater, vergroenen van tuinen en het realiseren van watervriendelijke maatregelen bij renovatie van bestaande woningen.

52

Vraag:

Bent u voornemens om bij de bij artikel 14 onder niet-juridisch verplichte uitgaven genoemde opdrachten/onderzoeken/communicatietrajecten samen te werken met (externe) partners, zoals betrokken branche- en belangenorganisaties? Zo ja, op welke wijze gaat u hen betrekken?

Antwoord:

Het samenwerken met (externe) partners, zoals betrokken branche- en belangenorganisaties is onderdeel van mijn beleid.

De door de Kamer genoemde niet-juridisch verplichte uitgaven worden gebruikt voor beleidsontwikkeling, -uitvoering en -evaluatie. Bij deze uitgaven betrek ik (externe) partners actief en op diverse wijze, afhankelijk van het type activiteit. Activiteiten beslaan in ieder geval het helpen bij de gedachtenvorming, de uitvoering van activiteiten en het inzetten als klankbordgroep. Om een aantal voorbeelden te noemen: Op het gebied van verkeersveiligheid werk ik nauw samen met partijen als ANWB, VVN, Team Alert en Fietsersbond om te komen tot campagnes. Met Connekt werk ik samen voor de uitvoering van het programma Lean&Green personal mobility en binnen Beter Benutten werk ik met verschillende marktpartijen samen aan smart mobility diensten.

53

Vraag:

Artikel 16: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling, doelgroep en reden voor het uitvoeren van activiteiten ter ondersteuning van beheer- en vervoersconcessies?

Antwoord:

Het beheer van het spoor en vervoer op het hoofdrailnet is in concessieafspraken vastgelegd. IenM ziet toe op de naleving van deze afspraken om daarmee te waarborgen dat reizigers en vervoerders kunnen rekenen op een goede dienstverlening. Kosten betreffen onder andere evaluaties en toetsing door een externe partij. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een review op een verbeterprogramma of de audit op de nieuwe prestatie-indicatoren.

54

Vraag:

Artikel 16: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling, doelgroep en reden voor het uitvoeren van activiteiten van de Lange Termijn Spooragenda, toegankelijkheid en het creëren van een gelijk speelveld van het openbaar vervoer?

Antwoord:

De Lange Termijn Spooragenda (LTSA) omschrijft als hoofddoelstelling «De kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken.» In de LTSA 2 heeft de ambitie tot het verbeteren van de reis «van deur tot deur» een belangrijke plaats gekregen (Kamerstukken II 2013–2014 29 984 nr. 474). De activiteiten die onderdeel uitmaken van de LTSA zijn benoemd in de uitvoeringsagenda, de laatste stand van zaken is beschreven in de monitor uitvoeringsagenda (Kamerstuk II 2016 29 984 nr. 663).

Bij toegankelijkheid gaat het om de bekostiging van de z.g. OV-begeleiderskaart. Dit zijn de kosten voor indicatiestelling en uitgifte van een kaart waarmee mensen met een beperking gratis een begeleider mee mogen nemen in het OV.

Bij het creëren van een gelijk speelveld gaat het er om dat ACM zich in 2017 moet voorbereiden op extra toezichtstaken als gevolg van de wijziging van de herschikkingsrichtlijn(2012/34/EU). Die taken zijn bedoeld om het gelijk speelveld op het spoor verder te waarborgen. Het betreft onder andere het kunnen beoordelen van klachten van spoorondernemingen over gepland en niet gepland onderhoud door de infrastructuurbeheerder. De richtlijn is een onderdeel van het 4e Spoorwegpakket, en wordt naar verwachting eind dit jaar vastgesteld. Daarna start het implementatietraject. Ik verwacht in de tweede helft van 2017 met een implementatiewetsvoorstel te komen.

55

Vraag:

Artikel 17: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van de opdrachten voor luchtvaart?

Antwoord:

In de begroting is in een nieuw opgenomen overzicht waarin de niet-juridisch verplichte uitgaven zijn opgenomen. Dit overzicht licht beknopt toe waaraan deze gelden worden besteed. Voor het beleidsterrein van luchtvaart is een uitgebreidere toelichting voor een achttal opdrachten opgenomen in artikel 17.01 onder de toelichting op het financieel instrument Opdrachten.

Bij luchtvaartveiligheid betreft het maatregelen uit het State Safety Programme en opdrachten voor het ontwikkelen en toepassen van detectieapparatuur en maatregelen gericht op het verminderen van vogelaanvaringen. Het budget bij opdrachten luchthavenontwikkeling is bestemd voor de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol en aanpassing van de wet- en regelgeving en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)/Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Voor de opdrachten luchtverkeer worden verschillende onderzoeken en studies uitgevoerd voor de voorbereiding van luchtruimwijzigingen en aanpassingen van het luchtverkeersleidingsconcept in het kader van de Luchtruimvisie. Bij opdrachten economie en luchtvaartpolitiek gaat het om diverse onderzoeken op het gebied van economie, de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen en onderzoeken op het gebied van duurzaamheid. Tot slot zijn ook de opdrachten voor Caribisch Nederland en de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) toegevoegd aan de opdrachten.

56

Vraag:

Artikel 18: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van de opdrachten voor de Topsector Logistiek?

Antwoord:

In artikel 18.01.01 wordt de inhoud van de opdrachten van het programma van de Topsector Logistiek toegelicht. Dit programma is onderverdeeld in 10 actielijnen die alle bijdragen aan de doelstellingen van de topsector logistiek: Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie in (1) de afwikkeling van goederenstromen (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven. De middelen worden ingezet voor de uitvoering van het Jaarplan 2017 van de Topsector Logistiek. Dit jaarplan wordt dit najaar ingediend door het Topteam Logistiek (breed samengesteld uit bedrijfsleven, wetenschap en overheid) en bevat concrete projectvoorstellen. De daadwerkelijke toekenning van de middelen vindt plaats op basis van dit jaarplan en de voortgang tot nu toe. De voortgang wordt getoetst aan de hand van de vooraf afgesproken doelstellingen, Key Performance Indicators (KPI's) en mate van cofinanciering van deelnemende partijen. De gevraagde gemiddelde cofinanciering (cash of in kind) is 50%. De doelgroep bestaat voornamelijk uit het logistieke bedrijfsleven.

57

Vraag:

Artikel 18: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van de opdrachten voor de Bes-activiteiten veiligheid zeehavens?

Antwoord:

De veiligheidsaspecten op de Bes-eilanden bestaan uit twee sporen. De (milieu) veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer (de havenmeestertaken) en de veiligheid van de haveninfrastructuur. Om invulling te geven aan de havenmeestertaken heb ik de Port of Amsterdam International ingehuurd die de professionalisering van het havenbedrijf Bonaire ter hand neemt. Eenzelfde proces zie ik voor me als het gaat om de Bovenwindse eilanden. De verantwoordelijkheid voor een veilige verkeersafwikkeling is een gedeelde verantwoordelijkheid is van het Ministerie van IenM en het bestuurscollege van de Openbare Lichamen. Het professionaliseren van de havenbedrijven richt zich enerzijds op de competentieverbetering van de betrokken medewerkers en anderzijds op het eilandbestuur en -raad, om er voor te zorgen dat de havenactiviteiten goed in de bestuurlijke processen worden ingebed. De veiligheid van de infrastructuur wil ik bereiken door het forse achterstallig onderhoud op Saba en Bonaire weg te werken. Het ligt in de bedoeling om de haveninfrastructuur in de loop van 2017 en 2018 verbeterd te hebben. Een goede haven is van belang voor alle eilanden, daar zij daarvan afhankelijk zijn voor de bevoorrading.

58

Vraag:

Artikel 18: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van het onderzoek naar klimaat en luchtkwaliteit duurzame zeevaart?

Antwoord:

Voor 2017 is een bedrag van 100.000 euro gereserveerd voor onderzoek naar klimaat en luchtkwaliteit duurzame zeevaart. Dit onderzoek is bestemd als ondersteuning voor de inzet van Nederland in internationaal overleg in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over internationale maatregelen voor een duurzame zeevaart. De uiteindelijke invulling hangt mede af van de voortgang van het IMO overleg, en met name van de resultaten van de bijeenkomsten van de Milieucommissie van de IMO (MEPC) in oktober 2016 en mei 2017. Voorlopig zijn voorzien onderzoeken naar energie-efficiëntie van zeeschepen en het minimum benodigd vermogen, het actualiseren van het onderzoek effecten van zeevaart op de luchtkwaliteit en het organiseren van een internationale bijeenkomst over brandstofkwaliteit.

59

Vraag:

Artikel 19: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van de compensatieregeling milieuzonering?

Antwoord:

In de begroting zijn in een nieuw overzicht de niet-juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Dit overzicht licht beknopt toe waaraan deze gelden worden besteed. De compensatieregeling milieuzonering komt ondernemers in een gemeente aangrenzend aan een gemeente met een milieuzone tegemoet bij de vervanging van een oudere vervuilende bestelwagen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel uitwerking Autobrief II heeft uw Kamer de motie Schouten/Groot aangenomen, waarin de regering wordt opgeroepen om een opkoopregeling uit te werken voor oude dieselbestelauto's die te maken krijgen met de mrb-toeslag en de opbrengsten van de toeslag te bestemmen voor de financiering van de regeling en tevens, voor het geval die opkoopregeling niet tijdig tot stand komt, de opbrengst van de mrb-toeslag terug te sluisen in een lagere motorrijtuigenbelasting. Zodra in 2017 duidelijk is hoe deze motie wordt uitgevoerd, zal ik een definitief besluit nemen in

hoeverre het nog nodig is om de compensatieregeling milieuzones in werking te laten treden.

60

Vraag:

Artikel 19: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstellingen, activiteiten en doelgroep van de klimaatagenda?

Antwoord:

In de begroting is een nieuw overzicht opgenomen waarin de niet-juridisch verplichte uitgaven zijn opgenomen. Dit overzicht licht beknopt toe waaraan deze gelden worden besteed. De Klimaatagenda biedt een stabiel beleidskader tot 2030. Dit is de basis voor het kabinet om in een brede coalitie, met partners in binnen- en buitenland, te werken aan een effectief energie- en klimaatbeleid. De Klimaatagenda biedt met name maatregelen voor de sectoren die buiten het SER-«Energieakkoord voor duurzame groei» vallen. De middelen die beschikbaar zijn voor de klimaatagenda worden onder andere besteed aan de lokale klimaatagenda, het faciliteren van de Nederlandse klimaatcoalitie en het meefinancieren van de borgingscommissie van het SER-Energieakkoord.

61

Vraag:

Artikel 19: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep van de uitvoering Slimme Gezonde Stad?

Antwoord:

De doelstelling van het programma Slimme en Gezonde Stad is om samen met diverse betrokken partijen naar slimme oplossingen te zoeken om steden gezonder en leefbaarder te maken, zonder hierbij nieuwe normen op te leggen. Belangrijke aspecten van dit programma zijn het vormen van netwerken en coalities met kennisinstellingen en steden en de uitvoering van pilotprojecten in zes steden: Rotterdam, Schiedam, Eindhoven, Groningen, Nijmegen en Utrecht. Met deze zes steden zijn intentieovereenkomsten gesloten om een gezamenlijke pilot uit te voeren en in Utrecht is deze pilot, in het kader van de rijksbrede Agenda Stad, uitgewerkt in een Living Lab (zie www.slimmeengezondestad.nl). In de pilots en het Living Lab staan verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder centraal, omdat deze milieufactoren vanuit oogpunt van gezondheid heel bepalend zijn. Kennis en ervaringen worden gedeeld en opgebouwd vanuit vijf thema's: integraal werken en integrale besluitvorming, meten en rekenen: o.a. inzet van nieuwe technologie (sensoren en big data), schoner verkeer en vervoer, ruimtelijke planning en ontwerp en gedrag en motivatie van de gebruikers van de openbare ruimte. Naast het opdoen van kennis en ervaring staan uitwisseling via netwerkbijeenkomsten, congressen en publicaties centraal.

De primaire doelgroep van dit programma zijn grote Nederlandse gemeenten en in tweede instantie ook bedrijven, bewoners en kennisinstellingen die betrokken zijn bij het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de steden.

62

Vraag:

Artikel 19: kunt u een toelichting geven op omvang, inhoud, doelstelling en de verschillende organisaties voor de vrijwillige bijdrage aan (internationale) organisaties?

Antwoord:

Incidentele en vrijwillige bijdragen worden gebruikt ter bevordering van activiteiten en (beleids)studies van internationale organisaties, coalities en fora die aansluiten bij de Aanpak Modernisering Milieubeleid (Kamerstuk 28 663, nr. 55) en het onlangs gepresenteerde Rijksbrede Programma «Circulaire Economie: Nederland Circulair in 2050». Het gaat veelal om organisaties die lenM op prioritaire milieuterrainen een (onafhankelijk) internationaal platform bieden voor het agenderen van ideeën of kennis, die voor lenM en relevante sectoren relevante (beleids)studies uitvoeren, die internationale samenwerking – inclusief coalities met niet-statelijke actoren – bevorderen of die de uitvoering van voor Nederland relevant internationaal milieubeleid bevorderen. De bijdragen worden beoordeeld op hun toegevoegde waarde, effectiviteit, subsidiariteit en urgentie. In 2016 ging het om bijdragen aan specifieke programma's, studies en initiatieven van bijvoorbeeld de OESO, UNFCCC, UNECE en UNEP, ter ondersteuning van verdragen en internationale samenwerkingsverbanden rond circulaire economie, klimaat en Gezonde en Veilige Leefomgeving.

63

Vraag:

Artikel 19: kunt u een toelichting geven op omvang, inhoud, doelstelling en de verschillende organisaties voor diverse internationale missies? Hoe verhoudt zich dit tot de doelstellingen en de inzet op het terrein inzake buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerking?

Antwoord:

De activiteiten sluiten aan bij het buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerkingbeleid en worden afgetemd in de Strategische Reisagenda van het kabinet. Met de gezamenlijke inzet van de Ministeries van lenM, EZ (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) en BZ en onze diplomatieke posten is het mogelijk om een integrale aanpak te presenteren. Deze aanpak past in de economische diplomatie (het vergroten van marktkansen van het Nederlandse bedrijfsleven in het buitenland). «Water» en «Logistiek» zijn bij uitstek onderwerpen waar vanuit lenM toegevoegde waarde kan worden geboekt. Hetzelfde geldt voor de positionering van Nederland op het gebied van duurzame economische groei zoals het leveren van een bijdrage aan duurzame afvalverwerking.

64

Vraag:

Artikel 21: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep voor de uitvoering duurzaamheidsinstrumentarium?

Antwoord:

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten voor de ontwikkeling en toepassing van duurzaamheidsinstrumentarium, zoals groene business cases, afwegingskaders op het gebied van verduurzaming en financiële instrumenten.

65

Vraag:

Artikel 21: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep voor de uitvoering van duurzame productketens?

Antwoord:

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor opdrachten met betrekking tot de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid. Daarnaast worden opdrachten geboekt voor de uitvoering van het Rijksbrede programma Circulaire Economie. Dit

betreft vooral de ketens: fosfaat, kunststof, voedsel, textiel, beton, hout en elektronica, naast sectoren met een grote milieudruk zoals landbouw en bouw.

66

Vraag:

Artikel 21: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep voor de uitvoering van natuurlijk kapitaal?

Antwoord:

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa en voor de waardering van ecosystemen. Voor landbouw betreft het onder andere onderzoek op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving in veedichte gebieden.

67

Vraag:

Artikel 22: kunt u een toelichting geven op inhoud, doelstelling en doelgroep voor de uitvoering van diverse opdrachten, waarvoor 274 miljoen euro begroot is?

Antwoord:

In de begroting is voor alle artikelen een nieuw overzicht opgenomen waarin informatie wordt gegeven over de juridisch en de niet-juridisch verplichte uitgaven. Ten aanzien van de niet-juridisch verplichte uitgaven wordt in dit overzicht beknopt toe gelicht waaraan deze gelden worden besteed. Het gaat in artikel 22 bij «diverse opdrachten» om € 0,274 mln. en niet om € 274 mln. Deze € 0,274 mln. wordt gereserveerd voor kleinere opdrachten met betrekking tot het stoffenbeleid (REACH), Gezondheid in Milieu (GiM), Bewust Omgaan met Veiligheid, modernisering Biotechnologie en modernisering Omgevingsveiligheidsbeleid.

68

Vraag:

Wat bedoelt u met «De uitvoering van NSL is namelijk van betekenis om een goede uitspraak te kunnen doen over de effectiviteit van het Klimaatbeleid»? Wat is de relatie tussen de uitvoering van de NSL en het doen van «goede» uitspraken over de effectiviteit van het Klimaatbeleid?

Antwoord:

Het woord Klimaatbeleid is per abuis in de tekst opgenomen. Het NSL heeft betrekking op luchtkwaliteitsbeleid (fijnstof en stikstofdioxide), niet op de uitstoot van CO₂.

69

Vraag:

Op welke wijze gaat u tegemoet komen aan de opdracht van de Europese Commissie om extra maatregelen te nemen om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te halen, met name op het gebied van het verminderen van meststoffen en landbouwgif?

Antwoord:

Met de uitvoering van de tweede stroomgebiedbeheerplannen, die december 2015 zijn vastgesteld (Kamerstuk 31 710, nr. 45), kom ik tegemoet aan de opdracht van de Europese Commissie om extra maatregelen te nemen om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te halen. Daarnaast werk ik met partijen samen aan de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater. Met de Delta-aanpak wordt bestuurlijke focus aangebracht in het waterkwaliteitsdossier, zowel om meer garanties te verkrijgen dat

de doelen van de Kaderrichtlijn Water worden behaald, maar ook om de aandacht te vestigen op problemen als gevolg van nieuwe chemische stoffen in het water. In Kamerstuk 27 625, nr. 352, heb ik de ambities en acties uiteengezet voor onder meer meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen. Sindsdien is dit verder geconcretiseerd in een actietabel en wordt er in november door alle betrokken partijen een intentieverklaring getekend om aanvullende, concrete acties vanuit alle betrokken partijen uit te voeren zodat de waterkwaliteit verder verbetert.

70

Vraag:

Kan inzicht worden gegeven in hoe de waterpeilen van de belangrijke watersystemen IJsselmeer, Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal en het Haringvliet zich tot elkaar verhouden? In hoeverre verschillen de inzet en de financiële middelen om het peilbeheer van deze watersystemen te beheersen?

Antwoord:

De waterverdeling van Nederland wordt bepaald door:

1. de wateraanvoer: bij hoge rivierafvoer ervoor zorgen dat het teveel aan water voor beheerst wordt (waterveiligheid) en bij lage aanvoer omgaan met droogte en zo goed mogelijk verdelen van de schaarste;
2. het gebruik van water: zwemwater, drinkwater, energievoorziening, koel- en proceswater ten behoeve van de industrie, landbouwwater, natuur, waterrecreatie en de binnenvisserij;
3. afspraken in waterakkoorden en wettelijke peilbesluiten.

De wateraanvoer wordt voor ca 70% bepaald door de rivieren. De overige 30% wordt aangevoerd via neerslag. In zomer komt vaak neerslagtekort voor, waardoor het watertekort afhankelijk is van de aanvoer via de rivieren.

De afzonderlijk gehanteerde peilen zijn afhankelijk van het niveau en de afvoer van het aangrenzende watersysteem maar ook tot stand gekomen door een afweging van verschillende belangen zoals veiligheid, economie en natuur. Het peilbeheer wordt uitgevoerd binnen bepaalde, met belanghebbenden afgesproken, marges

De belangrijkste sturingsmogelijkheden – de zogenaamde hoofdkranen van Nederland – zijn de stuw bij Driel, de spuisluisen in de Afsluitdijk en de Haringvliet- en Volkeraksluisen en voor het peil op het Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal het gemaal en de spuisluisen bij IJmuiden.

Voor het IJsselmeer geldt in de winter een streefpeil van NAP –0,40 m. In de zomer is het streefpeil momenteel NAP –0,20 m. Hiermee wordt een extra zoetwater voorraad gecreëerd voor droge periodes. Alleen bij laagwater op zee, kan onder vrij verval water worden afgevoerd naar de Waddenzee bij de spuisluisen van Den Oever en Kornwerderzand. De spuicapaciteit is onvoldoende om het benodigde lage winterpeil te kunnen handhaven (het water blijft te hoog staan, boven NAP –0,40 m). Daarom is besloten de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever te vergroten door middel van pompen. Het streefpeil voor het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal is NAP –0,40 m. De waterstanden op het Haringvliet zijn afhankelijk van de afvoer van Rijn en Maas en van de waterstand op zee en variëren ongeveer tussen NAP en NAP +0,80 m. Bij een beperkte afvoer van de Rijn en Maas zijn de spuikokers gesloten. Gemiddeld is het waterpeil is dan circa NAP +0,50 m.

Financiële middelen:

Voor beheer en onderhoud van de 219 kunstwerken die een rol spelen bij het watermanagement van het Hoofdwatersysteem (stuwen, uitwaterings-sluizen, inlaatsluizen, (spui)sluizen, doorlaatmiddelen, gemalen etc.) is – gebaseerd op langjarige gemiddelden – jaarlijks ca. 26 mln. nodig, energieverbruik niet meegerekend. De ervaring leert dat adequaat en regulier beheer en onderhoud van de assets op het IJsselmeer en het Haringvliet, beiden ca. 20% van dat jaarlijkse budget (langjarig gemiddeld) vraagt en de assets op of langs het Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal ca. 10%

71

Vraag:

In hoeverre is het bedrijfsleven betrokken bij het tot stand komen van de nog te verschijnen Nationale Adaptie Strategie (NAS), waarmee getracht wordt de Europese adaptiestrategie en marktkansen samen te voegen?

Antwoord:

De Nationale Klimaatadaptatie Strategie (NAS) wordt gezamenlijk met betrokken departementen, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties in een breed proces opgebouwd. Relevante marktpartijen en brancheorganisaties zijn veelal indirect betrokken via het betreffende eerst verantwoordelijke departement. Verder zal tijdens de Nationale Klimaatop op 26 oktober een event worden georganiseerd, waar bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties kunnen meepraten over de NAS. In de vervolgfase in 2017, de implementatie van de strategie en het opstellen van een Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie, zullen marktpartijen opnieuw betrokken worden.

72

Vraag:

Wat is uw inzet inzake het zesde Actieprogramma Nitraatrichtlijn?

Antwoord:

De staatsecretaris van Economische Zaken heeft het voortouw bij de invulling van het zesde Actieprogramma Nitraatrichtlijn. Hij zal uw Kamer te zijner tijd over de inhoud van hiervan informeren.

73

Vraag:

Artikel 11.01.02: wat zijn tot op heden de behaalde resultaten van het HGIS (Homogene Groep Internationale Samenwerking)-programma Partners voor Water? Wat zijn de doelstellingen voor 2017?

Antwoord:

Het Partners voor Water programma stond in 2016 in het teken van het afronden van het PvW3 programma en het initiëren van een nieuw programma PvW2016–2021. Een evaluatie van het Partners voor Water 3 programma is door de firma Berenschot uitgevoerd en wordt medio oktober 2016 aan de Kamer aangeboden. Het document biedt een weergave over de effectiviteit van het programma en het voldoen aan de gestelde doelstellingen. Momenteel wordt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een eindrapport opgesteld van het PVW3 programma. Het geeft inzage in de resultaten, type projecten, geografische spreiding en effectiviteit. Dit rapport wordt in november 2016 aan de Tweede Kamer aangeboden en online beschikbaar gesteld aan het publiek.

In 2016 is het nieuwe PvW2016–2021 programma van start gegaan met nieuwe accenten en een nieuwe subsidieregeling. In 2016 heeft er binnen deze nieuwe subsidieregeling één tenderronde plaatsgevonden met een budget van 3 mln euro. Deze tender heeft 58 aanvragen opgeleverd die

RVO in behandeling zal nemen. In 2017 zullen er twee tenders zijn elk met een budget van 2 mln euro.

Het PvW2016–2021 programma staat in het teken van waterveiligheid en waterzekerheid in stedelijke delta's en toeleverende systemen, waarbij het Nederlands aandeel (kennis en handel) vergroot wordt. Succes in het realiseren van dit hoofddoel valt af te lezen aan:

- Waterveiligheid en waterzekerheid van minstens 8 stedelijke delta's is mede dankzij Nederlandse inzet meetbaar verbeterd.
- Toename van de toegevoegde waarde van de Nederlandse watersector, vooral via export en uitvoeringsprojecten.
- De toeleveringsketens aan de deltasteden zijn verduurzaamd en minstens 2 van de toeleveringsketens in iedere delta zijn water efficiënter of vervuilen het water minder.
- Internationaal draagvlak voor de preventieve aanpak met betrekking tot waterveiligheid, mede gezien in het licht van klimaatadaptatie, is vergroot.

De activiteiten die in 2017 voorzien zijn dragen bij aan deze hoofdoelen. Het programma PvW2016–2021 draagt bij aan de Nederlandse Hulp & Handel beleidsagenda en heeft daarom ook een hulp & handel signatuur. Door middel van de inzet van de toegevoegde waarde van de Nederlandse watersector voor het oplossen van waterproblematiek in stedelijke delta's, wordt effectief en doelmatig hulp geboden en worden tegelijkertijd handelskansen en export vergroot.

74

Vraag:

Artikel 11.04: welke flexibiliteit wordt er nu geboden in de normen en meetmethoden in het kader van de Kaderrichtlijn Water?

Antwoord:

De Kaderrichtlijn Water vraagt lidstaten om de goede toestand voor oppervlakte- en grondwaterlichamen te bereiken in 2015. Onder voorwaarden mag dit met maximaal 2 maal 6 jaar worden uitgesteld. De goede toestand is uitgewerkt in doelen. Dit zijn deels chemische normen die door de Europese Commissie zijn vastgesteld. Daarnaast zijn er voor andere chemische stoffen nationaal doelen vastgesteld, volgens een door de Europese Commissie vastgestelde werkwijze en in afstemming met andere landen binnen het stroomgebied. Voor biologische parameters, zoals waterplanten en vissen, zijn ook nationaal doelen opgesteld, rekening houdend met de eigenschappen van een watertype. Zo zijn de doelen voor vissen in rivieren anders dan voor meren. Ook hierbij is gewerkt volgens een door de Europese Commissie vastgestelde werkwijze en bovendien is de ambitie per watertype formeel geharmoniseerd met lidstaten die de zelfde watertypen hebben. Tot slot zijn doelen afgeleid voor ondersteunende parameters, zoals nutriënten, om te waarborgen dat de biologische doelen gehaald kunnen worden. Om deze reden zijn dit ook doelen die per watertype kunnen verschillen. Bij de meetmethoden voor al deze parameters is uitgegaan van de vereisten die in bijlage V van de Kaderrichtlijn Water zijn vermeld.

De flexibiliteit die door de Kaderrichtlijn Water wordt geboden, naast het genoemde faseren van doelbereik in de tijd, bestaat er met name uit dat bij het opstellen van doelen van biologische en ondersteunende parameters rekening gehouden mag worden met de fysieke kenmerken van het waterlichaam. Wanneer bijvoorbeeld een rivier moet worden ingesnoerd door dijken om de veiligheid te waarborgen, is het niet nodig om alle kenmerken van een natuurlijke rivier te realiseren. Tot slot is het mogelijk om voor specifieke waterlichamen minder strenge doelen vast te stellen als het bereiken van de doelen niet haalbaar of onevenredig kostbaar zou zijn. Daarvoor moet wel aan strenge voorwaarden worden voldaan.

Eerder dit jaar heb ik u met Kamerstukken 27 625, nr. 346, en 31 710, nr. 50, geïnformeerd over de systematiek van de doelen voor de waterkwaliteit.

75

Vraag:

Kan worden toegelicht wat de financiële gevolgen van de anderhalf jaar durende vertraging bij Livedijk Rivierenland waren?

Antwoord:

Er is geen sprake van enige financiële consequenties voor IenM als gevolg van deze vertraging. Daardoor is de uitvoering van dit specifieke onderdeel uit de subsidiebeschikking nog niet van start gegaan. Het subsidiebedrag wordt niet aangepast. Alleen de looptijd van de subsidie wordt wel met 1 jaar verlengd, zodat in het hoogwaterseizoen 2016–2017 daadwerkelijk gemeten kan gaan worden.

76

Vraag:

Op basis van welke criteria worden opdrachten bepaald en ingezet om waterkeringbeheerders te ondersteunen? Wat zijn de financiële mogelijkheden en beperkingen?

Antwoord:

Opdrachten worden bepaald en ingezet op basis van signalen uit het werkveld. Deze signalen leiden tot actualisatie en aanvulling van het voorbeeldenboek, waarin goede voorbeelden van ontwerpen en beoordelen uitgewerkt worden, om daarmee een snelle overgang naar het werken met de nieuwe normering, de overstromingskans, te faciliteren. Daarnaast kan het aanleiding zijn tot aanpassing van het opleidingsprogramma, extra ondersteuning in het veld en eventueel tot het maken van aanvullende instrumenten. Daarbij is het van belang dat de ondersteuning die gevraagd wordt voor meerdere beheerders relevant is, dat het om waterveiligheid gaat en dat de vraag nieuw is, waardoor er nog geen ervaring bij marktpartijen is. Voor deze ondersteuning is in 2017 circa € 2 miljoen beschikbaar. Doel is om met deze ondersteuning de beoordeling van de veiligheid met nieuwe normen te versnellen en om bij te dragen aan een goede balans tussen veiligheid, kosten en maatschappelijk impact bij versterkingsprojecten.

77

Vraag:

Kan worden toegelicht hoe de verschillende Noordzeelanden het Noordzee Interreg project faciliteren? Hoe verhoudt de inzet van Nederland zich tot die van de andere betrokken landen?

Antwoord:

In het Interreg project NorthSEE werkt Nederland samen met de Duitse, Belgische, Schotse, Noorse en Zweedse overheid. Daarnaast zijn kennisinstellingen uit diverse Noordzeelanden partner, net als de provincie Noord-Holland, die de regionale inbreng van de North Sea Commission coördineert. De landen zetten menskracht en financiële middelen in om gezamenlijk een analyse te maken van de grensoverschrijdende vraagstukken betreffende scheepvaart, energie en ecologie (mariene milieu).

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu verwacht een bijdrage te leveren van 309.000 euro gedurende de looptijd van het Interreg NorthSEE project van 3 jaar (2016-2017-2018, met een mogelijke uitloop van 6 maanden). Dit betreft de helft van het totale budget dat beschikbaar is voor de taken van het ministerie in het project. Interreg financiert 50%

mee, waardoor het totale budget van het ministerie uitkomt op 618.000 euro. De als bijlage bijgevoegde tabel maakt inzichtelijk hoe de inzet van Nederland zich verhoudt tot de andere landen die meedoen in het project en de overige partners. De bijdrage vanuit lenM komt neer op ongeveer 16% van het projectbudget. De genoemde bedragen zijn een inschatting van de investeringen vooraf en betreffen maximale declarabele kosten over de projectduur
Zie ook bijlage 1a².

78

Vraag:

Kan inzicht worden gegeven wat de huidige stand van zaken is op het gebied van internationale samenwerking en afstemming, binnen de Noordzeeregio, OSPAR en EU?

Antwoord:

Binnen OSPAR wordt samenwerking gerealiseerd met de verdragspartijen voor een breed scala van onderwerpen, zoals onderzoek en maatregelen op het offshore olie en gaswinning, verontreiniging en biodiversiteit. De afgelopen periode is bijvoorbeeld goede voortgang geboekt met het opstellen en uitvoeren van een gezamenlijk Regionaal Actieplan Marien Zwerfvuil, het aanscherpen van de afspraken voor het Fishing voor litter programma; er worden aanbevelingen verwacht voor de regionale implementatie van ISO Standard 21070 voor de scheepvaart, en voor het terugdringen van microplastics uit pre-production pellets. Internationale stakeholderworkshops zijn voorzien rondom visserij afval en maatregelen in stroomgebieden.

Daarnaast vindt binnen OSPAR de regionale afstemming van de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) plaats, waaronder de Noordzeeregio. Dit heeft geresulteerd in het ontwikkelen van gezamenlijke indicatoren voor het beoordelen van het zeemilieu, een gezamenlijk monitoringprogramma en een agenda voor mogelijke verdere samenwerking op het gebied van maatregelen. In 2018 zal een beoordeling van de toestand van de Noordatlantische Oceaan inclusief Noordzee worden opgeleverd in aansluiting op de Europese rapportageverplichtingen voor onder andere de KRM.

Concreet resultaat is dat tijdens het Nederlandse voorzitterschap Raadsconclusies zijn getrokken over de terugdringing van plastic afval in zee, waaronder microplastics: uw Kamer is hierover geïnformeerd door de Staatssecretaris met de brief van 11 juli 2016 (TK, 2015–2016, 30 872, nr. 206).

In de Noordzeeregio is een uitgebreide consultatie gehouden over de inhoud en onderbouwing van de Beleidsnota Noordzee 2016–2021. In EU verband is Nederland actief in de werkgroep van experts voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MRP) van de Europese Commissie. De Noordzeelanden gebruiken dit netwerk ook om de onderlinge afstemming en samenwerking te verbeteren, onder andere bij het opstellen van maritieme ruimtelijke plannen door de lidstaten in 2020/2021.

Wat betreft energie is het politieke akkoord tussen de Noordzeelanden over samenwerking aan wind op zee een belangrijke pijler om op voort te bouwen. De start van dat project is op 27 september 2016. lenM is met de Europese Commissie voorzitter van de werkgroep maritieme planning en ecologie.

Een informele EU-bijeenkomst van hoogambtelijke vertegenwoordigers in mei 2016 onder Nederlands voorzitterschap, heeft ertoe geleid dat onder Maltees voorzitterschap gewerkt zal worden aan een meer gerichte Europese Blauwe Groei-agenda. Het is de verwachting dat de EU Blauwe

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Groei agenda een van de onderwerpen wordt in de ministeriële conferentie die de Maltese overheid wil organiseren in april 2017. Met andere Noordzeelanden wordt gewerkt aan de preventie van verontreiniging vanaf schepen via het zogenaamde Noordzee Netwerk en de afspraken onder het Bonn Akkoord

79

Vraag:

Wat zijn de concrete maatregelen die in 2017 genomen worden om internationale afstemming en samenwerking te stimuleren ten behoeve van de milieudoelen? Welke budget wordt hiervoor beschikbaar gesteld? En valt dit buiten het budget voor ontwikkelingssamenwerking?

Antwoord:

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt bij aan internationale afstemming en samenwerking ter bevordering van de doelstellingen op het gebied van klimaat en milieu in de context van de in 2015 afgesproken doelen voor Duurzame Ontwikkeling (Sustainable Development Goals, SDGs) die voor alle landen gelden. Internationaal zet lenM in op het bevorderen van de uitwisseling van kennis en expertise, doen van onderzoek en het initiëren van concrete samenwerkingsinitiatieven tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en NGOs, zowel via verdragen als in actiegerichte partnerschappen ter bevordering van de doelstellingen op de voor lenM relevante beleidsterreinen, waaronder klimaat, circulaire economie, duurzaam transport, gezonde en veilige leefomgeving (zie ook vragen 62 en 63). Specifiek op het gebied van water zet Nederland in op het wereldwijd vergroten van waterveiligheid en waterzekerheid, waarbij de Nederlandse kennis over milieuvriendelijke oplossingen over het voetlicht wordt gebracht (ruimte voor de rivier, building with nature, schone schepen, etc). Nederland is actief in bilaterale programma's om 7 deltalanden ondersteuning te verlenen bij de aanpak van hun waterproblemen en neemt actief deel in het in New York gepresenteerde actieplan van het High Level Panel on Water. Het beschikbare budget is afkomstig van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Deze budgetten vallen buiten het budget voor ontwikkelingssamenwerking.

80

Vraag:

Welk budget is beschikbaar en welke maatregelen zijn voorzien om te voorkomen dat microplastics in zee terecht komen vanuit Nederland?

Antwoord:

In 2017 is in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie 145.000 euro voorzien voor onderzoek naar de omvang en risico's van micro- en nanoplastics. Zoals de Staatssecretaris heeft aangekondigd in haar brief van 11 juli 2016 (TK, 2015–2016, 30 872, nr. 206) wordt uw Kamer eind van dit jaar geïnformeerd over maatregelen voor de aanpak van de belangrijkste bronnen van microplastics. Daarnaast omvat implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie specifieke maatregelen om de top tien van zwerfvuil op zee terug te dringen: via afbraak is voornamelijk plastic afval een andere zeer belangrijke bron van microplastics. In 2017 gaat 424.000 euro naar de uitvoering van de greendeals Schone Stranden en Visserij voor een Schone Zee, en de uitrol van de zwerfvuilophaalregeling van Rijkswaterstaat langs de grote rivieren van Nederland. Een deel van bovenstaande maatregelen wordt medegefinancierd uit het Europese Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, EFMZV. Het gaat om een totaalbedrag van 265.000 euro, dat vanaf 2018 kan worden gedeclareerd bij de Europese Commissie.

Vraag:

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

Antwoord:

Het vigerende beleid voor ruimtelijke ordening en infrastructuur staat weergegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (kst 32660–50). In de SVIR worden 13 nationale belangen onderscheiden. Zoals staat aangegeven in de SVIR hebben de meeste van deze nationale belangen ruimtelijke gevolgen. Nationaal belang 13 (zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten) richt zich specifiek op de verantwoordelijkheid van het rijk voor het realiseren van een goed proces van ruimtelijke ordening. De 13 nationale belangen zijn voorzien van een uitvoeringsparagraaf:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora en faunasoorten
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

De ontwikkelingen ten aanzien van de 13 nationale belangen worden gemeten in de Monitor Infrastructuur en Ruimte (MIR). Deze monitor wordt uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het Rijksinstituut voor Cultureel Erfgoed en het Centraal Bureau voor de Statistiek. De tweede vervolgmeting van de MIR is 7 september 2016 gepubliceerd en aan de Tweede Kamer toegezonden (kst 32 660-67).

Vraag:

Kunt u nader toelichten wat het betekent dat bij het Kustpact en de uitwerking daarvan rekening zal worden gehouden met de bestaande plannen?

Antwoord:

De betrokken partijen bij de kust zullen in het Kustpact afspraken maken over bescherming en behoud van de waarden van de kustzone enerzijds

en de ontwikkeling van de kustzone anderzijds. De partijen zullen deze afspraken nader uitwerken. De plannen aan de kust die in procedure zijn, zullen in het licht van het Kustpact worden bekeken. Hierbij zal ook de juridische status van die plannen een rol spelen.

83

Vraag:

Hoeveel middelen zijn er beschikbaar voor de digitaliseringsslag waar met en vanuit de Omgevingswet aan gewerkt wordt? Welke samenwerkingsafspraken zijn hierover met de mede-overheden gemaakt?

Antwoord:

Voor het DSO is ongeveer € 90 mln. beschikbaar binnen mijn begroting. In het financieel akkoord, dat ik u medio oktober zal toezenden, treft u de samenwerkingsafspraken aan die ik met mede-overheden heb gemaakt aanvullend op het bestuursakkoord Implementatie Omgevingswet. De eenmalige en structurele geraamde kosten ten laste van het Rijk en de voorziene manier van dekking daarvan regel ik nu in de begroting 2017.

84

Vraag:

Welke maatregelen zijn er voorzien bij «Projecten Nota Ruimte»?

Antwoord:

Blijkens de brief van de Minister van VROM d.d. 16 oktober 2006, kenmerk 30 800 D nr. 6, aan de Tweede Kamer gelden voor Projecten Nota Ruimte de volgende – algemene – beleidsdoelstellingen:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland door het bieden van hoogwaardige woon-, werk- en ecologische milieus;
- Krachtige steden en een vitaal platteland;
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- Borging van de veiligheid.

Voor de realisatie van Projecten Nota Ruimte wordt daartoe vanaf 2007 in het kader van de Uitvoeringsagenda van, naast de algemene doelstellingen, vooral ingezet op ruimtelijke prioriteiten als klimaatbestendigheid, ruimte voor wonen en werken, en behoud van aantrekkelijk landschap. Met de totstandkoming van het beleidsprogramma Mooi Nederland zijn de hierin vervatte prioriteiten waaronder de herstructurering van bedrijventerreinen onderdeel geworden van de Projecten Nota Ruimte. In de subsidiebeschikkingen zijn projectonderdelen/kwaliteitsdragers benoemd waaraan de subsidie specifiek wordt verleend. Deze elementen zijn maatregelen die bijdragen aan de totstandkoming van één of meer van de genoemde algemene beleidsdoelstellingen en nader geformuleerde ruimtelijke prioriteiten. Als voorbeeld hiervan ligt bij Nijmegen Waalfront het accent hoofdzakelijk op realisatie van woningen en commerciële ruimten.

Bij Rotterdam Stadshavens, het laatste project waarmee nog een subsidierelatie bestaat, ligt een sterk accent op de duurzame ontwikkeling van Vierhavens en bedrijfsontwikkeling op het RDM-terrein.

85

Vraag:

Er is 218,1 miljoen euro beschikbaar voor het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Is dit «nieuw» geld? Zo niet, welke verschuiving vindt er dan plaats?

Antwoord:

lenM heeft de 218,1 mln voor de implementatie van de Omgevingswet ingepast binnen de begroting. Er is dus geen sprake van «nieuw» geld. De dekking is grotendeels uit de investeringsruimte op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds gehaald.

86

Vraag:

Waren dergelijke invoeringskosten voor de Omgevingswet voorzien? Waarom is hier niet meer geld voor gereserveerd op hoofdstuk XII (de begroting van uw ministerie), maar worden de investeringsfondsen zo hevig aangeslagen? Waar wordt de externe financiering voor de vervolgfase van het Digitaal Stelsel gezocht?

Antwoord:

Zowel over de scope van de implementatie als de hoogte van de financiering vond eerder afstemming met de mede-overheden plaats. Dat investeringskosten nodig zouden zijn was voorzien. De hoogte van het benodigde bedrag is echter van dien aard dat er geen dekking op HXII kan worden gevonden zonder grote delen van het bestaande beleid stil te leggen. Bovendien hebben infrastructuurprojecten baat bij een goede implementatie van de Omgevingswet. Voor eventuele externe financiering voor de vervolgfase wordt in overleg met relevante partijen bekeken hoe externe financiering kan worden geregeld.

87

Vraag:

Kunt u nader ingaan op de inzet van de laatste technologieën en samenwerking tussen bedrijfsleven en wegbeheerders om reisinformatie te verbeteren?

Antwoord:

Bij het verstrekken van actuele verkeersinformatie aan weggebruikers hebben zowel het bedrijfsleven als de wegbeheerders een belangrijke rol. Zo leveren de wegbeheerders actuele informatie rondom bijvoorbeeld wegwerkzaamheden via collectieve kanalen (via o.a. dynamische route informatiepanelen boven de weg, maar ook via de website en de app www.vananaarbeter.nl). Het verstrekken van actuele route-informatie op basis van individuele behoefte van de weggebruiker (bv. filemeldingen en het geven van alternatieve routes) wordt uitgevoerd door marktpartijen.

Nieuwe technologische ontwikkelingen bieden de moderne wegbeheerder steeds meer mogelijkheden de weggebruiker gerichter en adequater te informeren. Een belangrijke trend daarbij is de integratie van in-car en wegkantssystemen: steeds meer informatie wordt op maat en in de auto geleverd. Daarmee wordt ook een duidelijk publiek belang gediend, namelijk veilig en duurzaam mobiliteitsmanagement.

Rijkswaterstaat is als moderne wegbeheerder en verkeersmanager steeds bezig met het beproeven van de laatste technologieën om de reisinformatie voor de weggebruiker te verbeteren en zoekt daarin ook actief de samenwerking met het bedrijfsleven.

Zo worden o.a. in het kader van de Praktijkproef Amsterdam weggebruikers tijdens evenementen beter geïnformeerd door middel van gerichte route-informatie en bijv. parkeermogelijkheden. Een ander voorbeeld is de renovatie van de Velsertunnel, waarbij omleidingsroutes proactief zijn gecommuniceerd via serviceproviders. Rond het grote aanleg project Schiphol-Amsterdam-Almere worden weggebruikers met behulp van social media geïnformeerd over veranderingen op en om de weg. Bij al deze vormen van informatievoorziening via in-car en wegkantssystemen wordt samengewerkt door publieke partijen en marktpartijen.

Deze innovatieve ontwikkelingen zullen ook in de toekomst vragen om een meer adaptieve opstelling van de wegbeheerders. Vanuit hun publieke verantwoordelijkheid voor incidentmanagement, een betere doorstroming en verhoging van de verkeersveiligheid hebben ze een belangrijke taak in de keten die ervoor zorgt dat de weggebruiker optimaal van betrouwbare reisinformatie wordt voorzien. Bedrijfsleven en overheid trekken hierin samen op als partners.

88

Vraag:

Hoeveel meetpunten voor de luchtkwaliteit zijn er inmiddels langs de snelwegen waar de maximumsnelheid is verhoogd naar 130 km/u?

Antwoord:

De luchtkwaliteit wordt door het RIVM bepaald aan de hand van rekenmodellen. In deze rekenmodellen wordt uitgegaan van de meest actuele inzichten (verkeersintensiteiten, emissiefactoren, meteorologische omstandigheden, etc.). De meetstations worden benut om de uitkomsten van de berekeningen te valideren. Er zijn circa 85 meetpunten (NO₂), waaronder één langs een 130 km/u-traject. RIVM geeft hierbij aan dat de huidige opzet en verdeling van meetpunten volstaat voor de werking van het systeem.

89

Vraag:

Kunt u uw inzet met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid kwantificeren? Welke vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden heeft u voor ogen en hoe verhoudt zich dit tot de streefcijfers van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 verkeersgewonden per jaar in 2020?

Antwoord:

Voor het terugbrengen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden heb ik in mijn brief van 18 november 2015 (Kamerstukken II 2015/16, 29 398 nr. 478) aangegeven dat ik samen met de andere overheden een traject inga van een meer risicogestuurde aanpak. Daarin geef ik aan dat het mijn streven is voor het einde van 2020 samen met de andere overheden een nieuwe doelstelling te formuleren voor 2020, zodat er opvolging wordt gegeven aan het Strategisch Plan 2008–2020.

90

Vraag:

Welke resultaten verwacht u komend jaar van uw inzet op smart mobility? Kunt u dit kwantificeren?

Antwoord:

Zoals ik u in mijn brief van 1 juli jl. (Kamerstukken II, 2015/2016, 31 305, nr. 215) heb aangegeven, zullen verschillende projecten komend jaar resultaten opleveren. Binnen Beter Benutten zullen de functionaliteiten uit het Partnership Talking Traffic naar verwachting vanaf medio 2017 stapsgewijs beschikbaar komen via verschillende diensten en dienstverleners en uiteenlopende gebruikersgroepen (zie ook beantwoording vraag 23). In de Praktijkproef Amsterdam verwacht ik dit najaar de resultaten van fase 2. Op basis van de lessen die daaruit komen beslis ik welke activiteiten daar in 2017 uit voortvloeien. Binnen de C-ITS-corridor Rotterdam-Wenen wordt uitgezocht wat nodig is voor grootschalige toepassing van road Works warnings en probe vehicle data. Begin 2017 verwacht ik de uitkomsten hiervan.

De ontwikkeling van zelfrijdend vervoer speelt zich af in een internationaal decor waar de bewegingen in telecom, automotive en internet op EU- of

mondiale schaal worden gemaakt. De Declaration of Amsterdam die dit jaar onder Nederlands EU-voorzitterschap tot stand is gekomen speelt daarbij een belangrijke rol. Ik hanteer de aanpak van learning-by-doing, een continu proces dat noodzakelijk is om tijdig in te kunnen inspelen op de resultaten en te kunnen bezien of er aanleiding is om bijvoorbeeld regelgeving aan te passen of investeringen te doen. Op het gebied van Truck Platooning verwacht ik in 2017 concrete proeven met en door het bedrijfsleven op de Nederlandse wegen. Ook zijn diverse proeven met zelfrijdend vervoer in diverse – zowel stedelijke als landelijke – gebieden voorzien.

91

Vraag:

Welke eisen stelt u aan taxichauffeurs, buschauffeurs en chauffeurs van contractvervoer, gelet op uw doelstelling om met overheden en marktpartijen te werken aan marktovergang ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie?

Antwoord:

Chauffeurs dienen aan allerlei wettelijke vereisten te voldoen, ook als vrijwilliger. Buschauffeurs dienen te voldoen aan de (Europese) eis van D-rijbewijs met basiskwalificatie en verplichte nascholing voor de vakbekwaamheid. Daarnaast gelden regels voor de arbeidstijden, rij- en rusttijden, tevens ter bescherming van de veiligheid en gezondheid van de buschauffeurs en om concurrentievervalsing te voorkomen.

Taxichauffeurs moeten voldoen aan een aantal eisen omtrent rijvaardigheid, deskundigheid, gezondheid, betrouwbaarheid en arbeids- en rusttijden. Om aan te tonen dat aan de eisen wordt voldaan moet onder andere het rijbewijs en een geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent gedrag worden overlegd en examencertificaten. Daarnaast hebben gemeenten aanvullende bevoegdheden om, gelet op de specifieke lokale situatie, regels te stellen. Enkele gemeenten hebben daar gebruik van gemaakt.

Contractvervoerders verrichten diensten in opdracht. De chauffeurs in het contractvervoer moeten aan dezelfde eisen voldoen als hierboven beschreven.

92

Vraag:

Kunt u aangeven wat de budgettaire consequenties zijn van eventuele afschaffing van de ondernemersvergunning voor taxichauffeurs per 1 januari 2018?

Antwoord:

De eventuele afschaffing van de ondernemersvergunning voor taxichauffeurs per 1 januari 2018 heeft geen budgettaire consequenties. Met de uitgifte van de ondernemersvergunning zijn namelijk geen publieke middelen gemoeid.

93

Vraag:

Is het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) voldoende voorbereid om per 1 januari 2017 de kosten voor een geschiktheidsonderzoek door te berekenen? Kan een inschatting gegeven worden van de kosten hiervan per persoon?

Antwoord:

Het CBR is voldoende voorbereid. De definitieve tarieven voor 2017 van het CBR moeten nog worden vastgesteld. Ik ben voornemens een deel van de CBR-kosten te blijven betalen als tegemoetkoming. Net als bij de

Eigen Verklaring procedure zijn de eventueel benodigde medische onderzoeken, bijvoorbeeld bij een specialist, voor rekening van de burger. Mijn tegemoetkoming geldt niet voor de onderzoeken vanwege de beginnersregeling of na twee eerdere EMG's.

94

Vraag:

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van de CBR-bijdrage, bijvoorbeeld voor wachttijden van praktijkexamens, en kunt u een overzicht geven van de prijsontwikkeling van praktijkexamens?

Antwoord:

De CBR-bijdrage richt zich uitsluitend op de vorderingenonderzoeken rijvaardigheid en medische geschiktheid. Het betreft rijbewijshouders waarbij hierover twijfel is ontstaan (meestal bij de politie) en een mededeling is gedaan bij het CBR. Dit heeft geen effect op bijvoorbeeld de wachttijden van praktijkexamens en ook niet op de prijsontwikkeling van de praktijkexamens. De prijsontwikkeling over de afgelopen 3 jaar voor het reguliere praktijkexamen B-rijbewijs is als volgt: in 2014 € 94,25, in 2015 € 96,00 en 2016 € 98,25.

95

Vraag:

Artikelen 14.01.01: kunt u een toelichting geven op de inhoud en de doelstelling van het BOA wegverkeersbeleid?

Antwoord:

BOA staat voor beleidsondersteuning en -advies. Hierbij wordt de capaciteitsinzet van specialisten in dienst van van Rijkswaterstaat voor de beleidsontwikkeling geregeld. Voor Wegverkeersbeleid is het merendeel van de gevraagde capaciteit bestemd voor de MIRT-onderzoeken en -verkenningen. Daarnaast voorziet deze inzet onder meer in de ontwikkeling en actualisatie van verkeersmodellen en advisering over de toepassing van PAS (Programma Aanpak Stikstof), geluidregels en het gebruik van klimaatadaptatie en duurzaamheid in het MIRT- besluitvormingsproces, alsmede over de uitwerking van de afspraken van het energieakkoord voor verkeer.

96

Vraag:

Artikel 14.02: op welke wijze wordt de verkeersveiligheid vergroot?

Antwoord:

Ik informeer uw Kamer regelmatig schriftelijk over de lopende activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid. Zo ontvangt de Kamer elk jaar informatie over het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Ik verwijs u naar de laatste brieven: van 18 november 2015 (Kamerstukken II 2015/16, 29 398 nr. 478) en van 21 april 2016 (Kamerstukken II 2015/16, 29 398, nr. 500). In de brief van 18 november 2015 licht ik de koers die ik heb ingezet toe.

97

Vraag:

Hoe staat het inmiddels met het openbaar krijgen van reizigersdata?

Antwoord:

Begin dit jaar is een belangrijke mijlpaal behaald: actuele reisinformatie wordt niet meer onder voorwaarden, maar als open data beschikbaar gesteld.

Verder leveren de vervoerders sinds juni van dit jaar geaggregeerde reizigersdata aan overheden, vervoerders en kennisinstellingen. Het doel is om deze data ook als open data beschikbaar te stellen. Vervoerders en overheden onderzoeken op dit moment hoe dat gerealiseerd kan worden.

98

Vraag:

Kunt u de klanttevredenheid over de gedecentraliseerde treinlijnen afzetten tegen de klanttevredenheid over het hoofdrailnet? Wat scoort beter? En voor punctualiteit en kosten voor de overheid?

Antwoord:

De cijfers voor 2015 zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Door verschillen in de onderzoeksmethodiek tussen de OV-Klantenbarometer enerzijds en het klanttevredenheidsonderzoek van NS anderzijds zijn de cijfers onderling moeilijk te vergelijken. Mede naar aanleiding van een motie van het lid Dik-Faber (TK 29 984, nr. 502) is in de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet voor NS opgenomen dat voor de vergelijkbaarheid van de klanttevredenheidscijfers over het vervoer, aansluiting bij de OV-Klantenbarometer wordt gezocht. Op dit moment worden in overleg met NS en de decentrale overheden de voorbereidingen getroffen voor de volledige aansluiting vanaf 2018.

De punctualiteit van het vervoer over het Hoofdrailnet wordt gemeten via prestatie-indicatoren. NS moet transparant zijn over deze resultaten, zodat voor iedereen inzichtelijk is hoe NS presteert, en wordt hier ook op beoordeeld. Overigens maakt ProRail op haar website: prestaties.prorail.nl inzichtelijk wat de punctualiteitscijfers per lijn op bepaalde knooppunten zijn (ook voor de decentrale vervoerders).

De exploitatie van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet brengt geen kosten met zich mee. Dit vanwege het feit dat NS de concessie voor eigen rekening en risico rijdt en voor het recht om op het Hoofdrailnet te mogen rijden een concessieprijs betaalt. Dit in tegenstelling tot de regionale spoordiensten, die onderdeel uitmaken van gesubsidieerde concessies van decentrale overheden.

Klantenoordeel regionale treindiensten 2015

	Algemeen	Tijd & Doorstroming
Regionale treindiensten Groningen	7.3	7.3
Regionale treindiensten Fryslân	7.5	7.4
Trein Zwolle-Kampen	7.5	7.6
Trein Vechtdallijnen (Zwolle-Emmen)	7.7	7.4
Trein Vechtdallijnen (Almelo-Mariënberg)	7.2	6.7
Trein Zwolle-Enschede	7.0	6.8
Trein Zutphen-Hengelo-Oldenzaal	7.2	7.1
Trein Zutphen-Apeldoorn	7.9	7.8
Trein Winterswijk-Zutphen	7.6	7.3
Trein Arnhem-Winterswijk	7.4	7.0
Trein Arnhem-Tiel	7.4	5.8
Trein Arnhem-Doetinchem	7.4	7.1
Trein Ede-Amersfoort (Valleilijn)	7.3	6.9
Trein Gouda-Alphen a/d Rijn	7.3	6.8
Trein Rotterdam-Hoek van Holland	7.2	7.0
Trein Dordrecht-Geldermalsen (MerwedeLingeLijn)	7.6	7.2
Trein Roermond-Nijmegen (Maaslijn)	7.0	6.9
Trein Maastricht-Heerlen-Kerkrade (Heuvellandlijn)	7.6	7.6

99

Vraag:

Kunt u de cijfers en ontwikkelingen voor de indicatoren spoorveiligheid kort toelichten?

Antwoord:

De toelichting op de cijfers en ontwikkelingen voor de indicatoren spoorveiligheid is opgenomen in het jaarverslag spoorveiligheid 2014, opgesteld door de ILT (Kamerstukken II 2015–2016 29 893, nr. 200). Inhoudelijk is uw Kamer met de Beleidsimpuls Railveiligheid (Kamerstukken II 2015–2016 29 893, nr. 204) geïnformeerd over de beleidsprioriteiten op het gebied van spoorveiligheid 2016–2020, de jaarlijkse sturingscyclus en de plek die het vernieuwde NSA-jaarverslag daarin inneemt.

100

Vraag:

Kunt u toelichten wat er niet goed ging tot nu toe en waarom de beleidsartikelen 15 en 16 moeten worden samengevoegd?

Antwoord:

Het onderscheid in verschillende OV-modaliteiten past niet bij de kern van mijn beleid, waarin de reiziger, met een optimale reis van deur tot deur, centraal staat. Daarbij waren de budgetten voor opdrachten en subsidies voor het OV en Spoor verdeeld over twee artikelen, waardoor de daadwerkelijke uitgaven, zoals bijvoorbeeld voor Toegankelijkheid, uitwerking LTSA, bijdragen aan de ACM en subsidies aan ROVER naar rato gesplitst zouden moeten worden. Dit was feitelijk niet meer mogelijk. De oude indeling gaf geen zuiver beeld af.

101

Vraag:

Hoe houdt de Kamer na de samenvoeging van artikel 15 en 16 inzicht in de verschillende uitgaven aan trein en overig openbaar vervoer?

Antwoord:

De samenvoeging betreft alleen de benodigde uitgaven voor opdrachten, subsidies, bijdragen aan agentschappen, medeoverheden en internationale organisaties. Deze zijn zichtbaar in één financiële tabel, daarbij zoveel mogelijk per onderdeel toegelicht en verantwoord, zodat geen informatie verloren gaat. De investeringen ten behoeve van trein en overig openbaar vervoer blijven onveranderd inzichtelijk via het Infrastructuurfonds. De extracomptabele verwijzingen hiernaar zijn gegroepeerd opgenomen in het nieuwe artikel (zie Kamerstuknummer 34 550-XII nr. 5)

102

Vraag:

Kunt u het verloop van de «Bijdrage uit artikel 26 van hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het infrastructuurfonds» van 2017 tot en met 2021 toelichten?

Antwoord:

De Bijdrage van artikel 26 van HXII is gebaseerd op de plannen van in uitvoering zijnde of in uitvoering te nemen projecten. In het Infrastructuurfonds (artikel IF 14) wordt in de tabellen behorende bij dit artikel, inzicht gegeven in de projecten die (naar verwachting) leiden tot uitgaven in de periode 2017–2021 zoals de Rotterdamsebaan, A12 Parallelstructuur Gouweknoop, Tram Utrecht Uithof en HOV net Zuid-Holland Noord.

103

Vraag:

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar ultrafijnstof nabij luchthaven Schiphol?

Antwoord:

In 2015 en 2016 is door het RIVM een aantal onderzoeken uitgevoerd naar ultrafijn stof in de buurt van de luchthaven Schiphol. Uit die onderzoeken blijkt onder meer dat op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol zijn gelegen, de luchtvaart een ultrafijnstofbijdrage levert die vergelijkbaar is met wat het wegverkeer in druk stedelijk gebied oplevert. Wereldwijd is nog weinig bekend over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Daarom heb ik eerder dit jaar (TK 30 175, nr 238) het RIVM de opdracht gegeven een onderzoekprogramma uit te voeren naar de effecten van ultrafijn stof rondom Schiphol, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar. De eindresultaten worden rond 2020 verwacht. Het RIVM onderzoekt de mogelijkheden om tussentijds te rapporteren over (tussen)resultaten.

104

Vraag:

Wat is het budget voor het onderzoek naar ultrafijnstof en gezondheidseffecten rondom Schiphol?

Antwoord:

Het RIVM heeft aangegeven tot de einde van de looptijd van het onderzoek (rond 2020) een totaal bedrag van ca. 2 miljoen euro nodig te hebben.

105

Vraag:

Onder welke begrotingspost is het onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof begroot? Is dit budget voldoende om dit onderzoek naar wetenschappelijke maatstaven af te ronden? Wanneer kan de Kamer de uitkomsten van dit onderzoek tegemoet zien?

Antwoord:

De middelen voor dit onderzoek verlopen via artikel 19 als onderdeel van de jaarlijkse agentschapbijdrage aan het RIVM. De hoogte van het budget voor het onderzoek is in nauwe afstemming met het RIVM tot stand gekomen en wordt jaarlijks ter beschikking gesteld. Het budget is voldoende om het onderzoek naar wetenschappelijke maatstaven af te ronden. Het onderzoeksprogramma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar. De eindresultaten worden rond 2020 verwacht. Het RIVM onderzoekt de mogelijkheden om tussentijds te rapporteren over (tussen)resultaten.

106

Vraag:

Op welke wijze wordt momenteel de inspanning erop gericht om extra regionale luchthavencapaciteit in te kunnen zetten ter ontlasting van Schiphol, gegeven het feit dat 90% van het huidige gehanteerde plafond van 500.000 is bereikt?

Antwoord:

Het kabinet heeft in de luchthavenbesluiten voor Eindhoven (ruimte voor 25.000 extra vliegtuigbewegingen bovenop het bestaande gebruik) en Lelystad (ruimte voor 45.000 vliegtuigbewegingen) ruimte gecreëerd op de regionale luchthavens. Van de extra ruimte op Eindhoven wordt momenteel overeenkomstig de afgesproken staffels al gebruik gemaakt. Voor Lelystad geldt dat de planning is dat de luchthaven op 1 april 2018 operationeel is. Voor Schiphol geldt dat extra groeiruinte verdiend kan worden door hinderbepalende maatregelen. Deze ruimte wordt volgens het 50/50-principe na 2020 verdeeld tussen groei van de luchthaven en de leefom-

geving. Daarmee wordt geborgd dat Schiphol ook in de toekomst genoeg ontwikkelperspectief heeft voor de opvang van de vervoersvraag naar luchtvaart tot en met 2030, dit in balans en afstemming met de omgeving. Ten aanzien van de toekomstbestendigheid van de gemaakte afspraken heeft het kabinet advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

107

Vraag:

Kunt u de nadere stand van zaken geven omtrent de motie-Visser inzake de invulling van de vierde baanregel (Kamerstuknummer 34 098, nr. 14)? Heeft u al meer informatie hoe een en ander wordt doorvertaald naar een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit?

Antwoord:

De motie Visser over de invulling van de vierde baanregel maakt onderdeel uit van de adviesaanvraag aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over een toekomstbestendig nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS). Deze adviesaanvraag is op 29 april jongstleden aan uw Kamer gestuurd, gelijktijdig met de Actieagenda Schiphol. Op dit moment wordt binnen de ORS gesproken over de milieueffectrapportage (m.e.r), de feitenbasis die ten grondslag zal liggen aan het Luchthavenverkeersbesluit. In reactie op Kamervragen van het lid Belhaj (D66) heb ik uw Kamer op 13 september jongstleden geïnformeerd (2015–2016, nr. 3519) over het advies van de Commissie voor de m.e.r. om bij de berekening van de geluidruimte voor Schiphol gebruik te maken van een actueler rekenvoorschrift. Bij uitvoering daarvan zal ik de omgevingspartijen in de Omgevingsraad Schiphol nadrukkelijk betrekken.

Daarnaast zal binnen de ORS worden besproken welke nadere analyses nodig zijn om te kunnen adviseren over de invulling van de vierde baanregel. Als er meer duidelijkheid is over dit verdere traject en daarmee ook over de uitvoering van de motie Visser en de gevolgen voor het Luchthavenverkeersbesluit zal ik uw Kamer informeren.

108

Vraag:

Hoe en door wie wordt bepaald waar de middelen uit het leefbaarheidsfonds aan worden uitgegeven en hoe wordt gecontroleerd of dit doelmatig gebeurt?

Antwoord:

Het budget voor de tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds bestaat uit drie bijdragen van € 10 mln. vanuit respectievelijk Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Ministerie van IenM. Het fonds wordt beheerd door een onafhankelijke stichting, de Stichting Leefomgeving Schiphol. Over de besteding van de middelen zijn door de drie financierende partijen afspraken vastgelegd die eveneens zijn vastgesteld binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Op basis hiervan heeft het bestuur van de stichting een nieuw bestemmingsreglement opgesteld, zodat ook voor de dagelijkse praktijk helder is welke procedures worden doorlopen en hoe de toetsing van aanvragen plaatsvindt. Er kunnen bij de stichting aanvragen worden ingediend voor gebiedgerichte projecten, projecten ter versterking van de sociale cohesie en voor hulp bij individueel gedupeerden. Het onafhankelijke bestuur van de stichting handelt de aanvragen af en beslist of deze worden toegekend. Het Ministerie van IenM wordt periodiek geïnformeerd door de stichting over de besteding van de middelen. De bijdrage van het Ministerie van IenM zal enkel voor projecten worden gebruikt. Daarnaast wordt ieder jaar een jaarrekening opgesteld die wordt gecontroleerd door een onafhankelijke accountant.

109

Vraag:

Leidt het moeten aflossen van de lening van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) bij het Ministerie van Financiën tot hogere betalingen door luchtvaartmaatschappijen aan de LVNL of kan de lening met bestaande inkomsten worden afgelost?

Antwoord:

Aflossing van de lening voor iCAS en Annex zal, zoals gebruikelijk bij dergelijke investeringen, verwerkt worden in de tarieven die LVNL doorberekent aan de luchtvaartmaatschappijen. Aangezien het huidige verkeersbegeleidingssysteem al een aantal jaren geleden was afgeschreven, kan de ingebruikneming van iCAS/Annex leiden tot een stijging van de tarieven. In welke mate dit het geval is, hangt af van een groot aantal andere factoren. Zo heeft een toename van het verkeer een dempend effect op de tarieven. Overigens zijn de visit costs van Schiphol (waaronder luchtverkeersbegeleidingstarieven) lager dan die van vergelijkbare Europese luchthavens.

110

Vraag:

Voor welke leningen en tot welke bedragen staat u momenteel garant voor de LVNL en hoe wordt dit voor de Kamer inzichtelijk gemaakt?

Antwoord:**Overzicht uitstaande lening Ministerie van Financiën aan LVNL**

Door middel van de tabel garantieverplichtingen die in de bijlage saldibalans van het Jaarverslag is opgenomen wordt aan de Kamer inzicht gegeven in de omvang van de garantieverplichtingen van het ministerie met betrekking tot de leningen die LVNL met het Ministerie van Financiën heeft afgesloten.

Begrotingsartikel	Omschrijving	Bedrag in Convenant lenM – FiNa (* € 1.000)	rente	Boekwaarde lening Ultimo 2015 (* € 1.000)
17.01	LVNL VCS	29.000	2,89%	22.048
17.01	LVNL PIOFAH	5.000	1,13%	3.750
17.01	Demonstrator	462	0,67%	308
17.01	iCAS core 1e tranche Early prototyping/Rules Mechanism	672	2,28%	672
17.01	iCAS core 2e tranche Early prototyping/Rules Mechanism	1.543	2,28%	1.543
Totaal		36.677		28.321
17.01	Rekening courant faciliteit			25.000

In dit overzicht is de lening voor iCAS en Annex nog niet opgenomen, omdat de overeenkomst tussen LVNL en het Ministerie van Financiën nog moet worden getekend.

111

Vraag:

Wat is het verschil in uitstoot tussen een gemiddeld binnenvaartschip op gasolie en een binnenvaartschip op Liquefied natural gas (Lng) onderverdeeld naar NO_x, PM en CO₂?

Antwoord:

Uit informatie van het Nederlands LNG platform blijkt dat LNG motoren tussen de 66 en 85% minder NO_x uitstoten en tussen 90 en 95% minder PM ten opzichte van een dieselmotor die aan de CCR II norm voldoet. Over het algemeen wordt aangenomen dat LNG motoren 20% minder CO₂ uitstoten. Waarbij overigens geen rekening is gehouden met eventuele uitstoot van methaan.

112

Vraag:

Welke gevolgen voor gezondheid en milieu heeft het restproduct methaanslib dat bij lng-verbranding vrijkomt?

Antwoord:

Methaanslib heeft geen gevolgen voor de gezondheid. Methaan is wel een zeer sterk broeikasgas (25 keer sterker dan CO₂). Daarom zijn in de geldende Europese normen eisen gesteld aan de uitlaatgasemissie van methaan bij voertuigen.

113

Vraag:

Op welke wijze wordt lng gesubsidieerd en welk budget wordt hier in totaal aan besteed, inclusief eventuele subsidies van havenbedrijven en gemeenten?

Antwoord:

Om de toepassing van LNG te stimuleren bestaan een aantal belasting- en subsidieregelingen voor ondernemers.

Met de MIA- en VAMIL-regelingen kunnen ondernemers belastingvoordelen krijgen als er geïnvesteerd wordt in energie- en milieubesparende bedrijfsmiddelen, waaronder LNG.

Daarnaast zijn er regionaal, nationaal en op EU-niveau een aantal subsidieregelingen. In het kader van de Topsector Energie is er de «Subsidie LNG», met een subsidieplafond van 1,6 miljoen euro. Deze regeling beoogt het wegnemen van belemmeringen voor de groot-schalige introductie van LNG als brandstof (veiligheid & technologie), en is ook toegankelijk voor binnenvaartondernemers.

Het Ministerie van IenM kent het subsidieprogramma «Innovaties Duurzame Binnenvaart» met een bedrag € 200.000 in 2017 voor innovaties, waaronder LNG.

Het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) leidt het programma «LNG-breakthrough», waarbij met andere partners 4 bunkerstations worden gerealiseerd en 6 schepen worden omgebouwd naar LNG. Het budget hiervoor, 22 mln euro, is beschikbaar gesteld door de Europese Commissie uit het TEN-T-programma.

Via de «Subsidieregeling actieprogramma luchtkwaliteit Zuid-Holland» heeft de provincie Zuid-Holland demonstratieproject gerealiseerd waarbij twee LNG-schepen zijn omgebouwd naar LNG.

Voor binnenvaartondernemers is het tevens mogelijk om een korting te krijgen op de havengelden als er gevaren wordt met een schoon schip. Onder andere het Havenbedrijf Rotterdam kent een dergelijke regeling.

114

Vraag:

Kunt u aangeven welke eisen inzake het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR) van tafel zijn door druk vanuit de regering? Hoeveel procent is dit van het totaal aantal eisen?

Antwoord:

De CCR heeft op initiatief van Nederland inmiddels de eisen aan de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten, en de eisen aan autokranen aangepast. Ook is een oplossing gevonden voor de verplichte afmetingen van vulleidingen. Hiermee is de Nederlandse binnenvaartsector gevrijwaard gebleven van investeringen die in totaal honderden miljoenen euro's hadden kunnen bedragen. Verder wordt nog gesproken over geluidsemissies, bijboten, elektrische installaties, tweede voortstuwing passagiersschepen, vluchtwegen bij passagiersschepen en alarmsystemen bij schepen voor dagtochten. Van het totaal aantal technische eisen lijkt dit percentage wellicht beperkt. Zoals ik in mijn brief van 8 december 2015 (Kamerstuk 31 409/nr. 94) heb aangegeven zijn dit echter wel de eisen die in de praktijk veruit als grootste knelpunt worden ervaren. Hieraan is uitgebreid onderzoek vooraf gegaan. Ik heb conform de motie Smaling/Jacobi de CCR in kennis gesteld van de wens van de Kamer om ook de andere technische eisen opnieuw te agenderen.

115

Vraag:

Wat zijn de gevolgen wanneer Nederland uit de CCR zou stappen?

Antwoord:

Als Nederland eenzijdig uit de CCR zou stappen, zouden alle bindende afspraken met de Rijnsoeverstaten over vrije doorvaart op de Rijn komen te vervallen. Ook zullen er geen geharmoniseerde regels meer gelden inzake verkeersvoorschriften en bemanningszaken. Het maakt bovendien de weg vrij voor het heffen van accijns op scheepsbrandstoffen. Het is ook niet ondenkbaar dat op het Duitse gedeelte van de Rijn tol zal worden geheven. In ieder geval zou Nederland in die situatie niet meer aanwezig zijn om daartegen te pleiten of zijn veto uit te spreken.

Uit de CCR stappen maakt voor de toepassing van de technische eisen geen enkel verschil. Dezelfde technische eisen worden namelijk door de Europese Unie opgelegd via richtlijn 2006/87/EG. Het is overigens de vraag of Nederland wel uit de CCR kan stappen. De Herziene Rijnvaartakte kent namelijk geen eigen regeling voor het opzeggen van het verdrag. Om de Akte op te zeggen zou daarom moeten worden teruggevallen op de procedure uit het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, dat sinds 1985 voor Nederland van kracht is. Deze procedure brengt met zich mee dat het opzeggen van de Herziene Rijnvaartakte alleen mogelijk is met instemming van de overige verdragspartijen. Dat deze partijen zullen instemmen met het eenzijdig opzeggen van de Akte door Nederland valt niet te verwachten. Uit de CCR stappen zou voor Nederland heel nadelig zijn, omdat ruim 50% van de schepen die op de Rijn varen onder de Nederlandse vlag varen.

116

Vraag:

Hoe kan het dat de passeertijden van de sluisen op het traject Rotterdam-Zeeland zijn vertraagd en hoe groot is die vertraging inmiddels?

Antwoord:

Op de hoofdtransportassen zijn de gerealiseerde passeertijden in 2015 lager dan de gerealiseerde passeertijden in 2014 op de hoofdtransportassen. De gerealiseerde passeertijden zijn met 2% afgenomen ten opzichte van 2014. Deze realisatie wordt op het traject Rotterdam-Zeeland onder andere veroorzaakt door het gebrek aan voldoende capaciteit tussen Zeeland en Rotterdam en dan met name voor de sluisen Volkerak en Terneuzen. Daarnaast bepalen uitgevoerde onderhoudsmaatregelen de gerealiseerde waarde. De daling in 2015 ten opzichte van 2014 wordt met name veroorzaakt door onderhoudsmaatregelen die zijn uitgevoerd aan de Kreekaksluisen.

117

Vraag:

Gegeven de realisatie in 2015, hoe realistisch is het streven van 85% in 2017 voor de passeertijd van de sluizen op de hoofdtransportas?

Antwoord:

Onze streven is en blijft om op alle hoofdtransportassen te komen tot 85%. Dit cijfer wordt sterk beïnvloed door een capaciteitstekort op de hoofdtransportas van Rotterdam-Zeeland. Om deze streefwaarde te kunnen halen zullen daar eerst de geplande MIRT-uitbreidingsprojecten uitgevoerd moeten zijn. Desalniettemin wordt deze ambitie voor alle hoofdtransportassen tezamen gehandhaafd.

118

Vraag:

Hoe staat het met de verbeteringen inzake het scheepvaartregister en wanneer zijn de gewenste verbeteringen door gevoerd?

Antwoord:

Naar de verbetermogelijkheden van het Nederlandse scheepsregister vindt momenteel een onafhankelijk onderzoek plaats. Alle relevante partijen uit de maritieme cluster zijn bij dit onderzoek betrokken. Naast aanbevelingen over verbetermaatregelen ten aanzien van het huidige scheepsregister, zal het onderzoek ook ingaan op de vraag of een andere organisatievorm – bijvoorbeeld een commercieel register – voordelen biedt.

Het onderzoek wordt in oktober afgerond. Mijn inzet is om uw Kamer vervolgens vóór het eind van het jaar te informeren over de vraag hoe ik met de aanbevelingen van het onderzoek om ga en het tijdpad dat naar verwachting is gemoed met de implementatie van de aanbevelingen.

119

Vraag:

Hoe wordt ingezet op een toename van de onder Nederlandse vlag varende vloot?

Antwoord:

Ik laat een onafhankelijk onderzoek uitvoeren naar de verbetermogelijkheden van het Nederlandse scheepsregister. Dit onderzoek zal een beeld opleveren van de verwachte toename van het aantal schepen onder Nederlandse vlag en de daarmee samenhangende (macro-) economische effecten (zoals werkgelegenheid en toegevoegde waarde). De resultaten van dit onderzoek zullen betrokken worden in de verdere besluitvorming rondom de vlagverlening door het Nederlandse register.

120

Vraag:

Kunt u toelichten op welke manier er voor alternatieve voertuigen en brandstoffen een kansrijke omgeving wordt gecreëerd?

Antwoord:

De meeste duurzame alternatieve voertuigen en brandstoffen zijn nog relatief duur en niet geschikt om op dit moment grootschalig uit te rollen. In nichemarkten, pilots en livinglabs worden innovaties uitgeprobeerd. Samen met koplopers uit de industrie, die bereid zijn om zelf te investeren, wordt getracht opschaling te bereiken.

Binnenkort ontvangt uw Kamer de evaluatie van het Energieakkoord, waarin een uitgebreid overzicht staat van concrete activiteiten. Om er nu alvast een paar te noemen, die nog niet in andere antwoorden aan de orde zijn gekomen:

- Op basis van Europese regelgeving wordt een nationaal beleidskader opgesteld om tot een landelijk dekkend netwerk te komen voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Het Nationale beleidskader wordt binnenkort aan de Kamer voorgelegd.
- Een aantal regelingen zijn in 2016 aangepast voor duurzame mobiliteit. Het Register Hernieuwbare Energie is opengesteld voor groen gas in het verkeer. Een gunstiger belastingcategorie voor laadpalen is gerealiseerd.
- Green Deal het nieuwe draaien is op 26 mei getekend waarmee 10% CO₂-reductie en verbeterde luchtkwaliteit wordt nagestreefd in de sector voor mobiele werktuigen.
- Voor luchtvaart geldt dat lenM gaat deelnemen aan het KLM Corporate Biofuels programma en daarmee een financiële bijdrage levert aan het compenseren van het prijsverschil van biokerosine. Daarnaast onderzoeken lenM en EZ de mogelijkheid van het afdekken van de onrendabele top van biokerosine om zodoende de vraag en het aanbod van biokerosine te stimuleren en een lagere prijs te realiseren.
- lenM treedt zelf op als launching customer. De Rijksrederij zal komende jaren het bijmengen van biobrandstof aan boord van haar twaalf zeegaande schepen continueren, waarmee invulling gegeven wordt aan de Duurzame Brandstofvisie. In het eigen wagenpark worden meer elektrische voertuigen aangeschaft.

121

Vraag:

Welke acties en maatregelen worden momenteel voorbereid, alsook concreet uitgevoerd, om elektrisch rijden te stimuleren? Welk budget is hiervoor in 2017 en daarna in totaal op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor beschikbaar?

Antwoord:

Op diverse manieren wordt elektrisch rijden in Nederland gestimuleerd. De Minister van EZ is eerste aanspraakpunt voor elektrisch rijden. Het huidige beleid voor (volledig) elektrische voertuigen is gericht op het realiseren van een landelijk dekkend netwerk met laadpunten. Hieronder wordt beknopt een aantal maatregelen benoemd. In het wetsvoorstel Wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen stelt het kabinet verder voor om met ingang van 1 januari 2017 een verlaagd tarief toe te passen in de energiebelasting om de uitrol van openbare laadinfrastructuur extra te stimuleren. De samenwerking met marktpartijen is vastgelegd in de Greendeal «elektrisch rijden» van april 2016. Op 13 oktober aanstaande spreekt uw Kamer met de Minister van EZ over aanvullende mogelijkheden van het stimuleren van de consumentenmarkt. Verder heeft de Staatssecretaris Financiën met de Wet uitwerking Autobrief II het fiscale instrumentarium volledig ingezet voor de transitie naar nulmissieauto's voor de periode tot en met 2020. Deze voertuigen hebben tot en met deze periode een vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB), belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en een verlaagd bijtellingspercentage van 4. Met de regeling milieu-investeringsaftrek (MIA) en de regeling Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) duurzaam investeren ondersteund. De MIA stimuleert in 2016 onder meer de aanschaf van elektrische en bepaalde plugin-hybride auto's. Oplaadpunten kunnen in 2016 voor beide regelingen in aanmerking komen. In 2015 zijn vanuit de MIA/VAMIL-regeling elektrisch vervoer en laadpalen gestimuleerd voor ongeveer EUR 12 mln. Hoe groot het budgetbeslag in 2016 en 2017 zal zijn laat zich moeilijk voorspellen, omdat een groot aantal factoren invloed heeft, bijvoorbeeld de beschikbaarheid van nieuwe modellen, de financiële ruimte bij ondernemers en de hoogte van bijtelling en wegenbelasting.

122

Vraag:

Welke groei van de aantallen elektrische voertuigen wordt in de komende jaren door het hierop gevoerde beleid verwacht?

Antwoord:

Ter uitwerking van de ambities uit het Energieakkoord is door de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 14 april jl. de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 ondertekend. Deze Green Deal is uw Kamer op 15 april toegezonden als bijlage bij de Tweede Kamerbrief (Kamerstuk 33 043 nr. 68) naar aanleiding van de motie Vos c.s. betreffende louter nieuwverkopen van emissieloze auto's in 2025. In deze Green Deal is overeengekomen dat in 2020 10 procent van de nieuwverkopen een elektrische aandrijflijn heeft.

De Green Deal Elektrisch is primair gericht op de periode tot en met 2020, maar kijkt ook verder vooruit. Bij wijze van «tussenstand» ten aanzien van de ambities uit het Energieakkoord voor 2035 en 2050 hebben partijen de ambitie dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat minimaal 30% daarvan (oftewel 15%) volledig elektrisch is. Vervolgens moet de groei verder doorzetten zodat in 2035, conform het Energieakkoord, 100% van de nieuwverkopen in staat is emissieloos te rijden. Dit is ambitieus, maar haalbaar, indien de te verwachten prijsontwikkelingen en technologische ontwikkelingen op het gebied van accubereik werkelijkheid worden. Voor 2020 is de ambitie dat 75.000 elektrische voertuigen in 2020 door particulieren worden gereden, waarvan 25.000 volledig elektrisch.

123

Vraag:

Wat is het energieverbruik van de industrie? Welk aandeel is dat van het totale energieverbruik in Nederland? Kan dit ook worden gespecificeerd naar elektriciteit en gas?

Antwoord:

In 2014 bedroeg het energetische energieverbruik in de industrie 507 PJ warmte (m.n. gas, kolen en olie) en 121 PJ elektriciteit. Dat betreft circa 30 van het totale energieverbruik bij eindgebruikers.

124

Vraag:

Wat zijn de energiekosten voor de industrie? Welk aandeel is dat van het totaal, inclusief de huishoudens? Kan dit ook worden gespecificeerd naar elektriciteit en gas? Kunnen bovenstaande vragen ook worden uitgesplitst naar de verschillende sectoren?

Antwoord:

Op grond van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek voor het jaar 2014 blijkt dat de sector industrie ruim € 6 miljard energiekosten heeft gemaakt.

De totale energiekosten voor bedrijven bedroegen in 2014 ruim € 10 miljard.

De totale energiekosten voor de huishoudens worden niet door het CBS geregistreerd. Uit de NEV 2015 blijkt dat de gemiddelde energierekening voor huishoudens € 1.734 in 2014 bedroeg. Gegeven het aantal huishoudens in Nederland van 7,6 mln bedragen de totale energiekosten voor huishoudens bijna € 13,2 miljard. De totale energiekosten voor Nederland voor 2014 bedroegen dan bij benadering € 23,4 miljard. Het aandeel daarin van de sector industrie bedroeg dan in 2014 26%.

Bijgaande tabel geeft een uitsplitsing naar sectoren binnen de industrie.

Uitsplitsing naar sectoren binnen de industrie:

Energiekosten industrie 2014 in mln euro

industrie	6.094	26%
wv voeding en genot	1081	5%
wv aardolieindustrie	933	4%
wv chemie	2.276	10%
wv basismetale	349	1%
wv metaalproductie	498	2%
wv overige bedrijfstakken	957	4%

125

Vraag:

Wat is het energieverbruik van de Nederlandse huishoudens? Welk aandeel is dat van het totale energieverbruik in Nederland? Kan dit ook worden gespecificeerd naar elektriciteit en gas?

Antwoord:

Het totale energieverbruik van huishoudens in 2014 bedroeg volgens de NEV 2015 432 PJ. Dat is ongeveer 16% van het totale energieverbruik in Nederland. Dit is verdeeld in een elektriciteitsvraag van 81 PJ en 316 PJ aardgasgebruik en 35 PJ overig verbruik (warmte, biomassa, en olie).

126

Vraag:

Wat zijn de energiekosten voor de huishoudens? Welk aandeel is dat van het totaal? Kan dit ook worden gespecificeerd naar elektriciteit en gas?

Antwoord:

De energiekosten per huishouden bedragen in 2014 conform de NEV 2015 gemiddeld 1.734 euro per huishouden, verdeeld in 574 euro voor elektriciteit en 1.160 euro voor gas. Zoals aangegeven bedroegen de totale energiekosten in 2014 bij benadering € 13,2 miljard, ongeveer 55% van de totale energiekosten in Nederland.

127

Vraag:

Wat is het energiebesparingspotentieel van de Nederlandse industrie? Hoeveel méér kan er worden bespaard door handhaving van de huidige milieuwetgeving (de verplichting om besparingsmaatregelen te nemen die een terugverdientijd van maximaal 5 jaar hebben)? Kan dit ook worden gespecificeerd naar elektriciteit en gas?

Antwoord:

De geschatte additionele besparingsmogelijkheden in de industrie³ liggen in 2020 tussen 100 en 200 PJ en in 2030 tussen 150 en 250 PJ. Van dit besparingspotentieel is respectievelijk ca. 35 PJ (in 2020) en 70 tot 90 PJ (in 2030) rendabel. Dit potentieel is additioneel aan een verwacht besparingstempo van ca. 0,8% per jaar op basis van voortzetting van het huidige beleid. Op de langere termijn zijn de potentiëlen met onzekerheden omgeven en sterk afhankelijk van mondiale en Europese ontwikkelingen.

Het extra besparingspotentieel door handhaving van de Wet milieubeheer is rendabel en door ECN bij het afsluiten van het Energieakkoord geraamd op 8 PJ finaal. Voor de meest recente inschatting van het te behalen potentieel door beleid, inclusief specificering naar elektriciteit en gas,

³ ECN studie «Energie-efficiëntie in de industrie»: <https://www.ecn.nl/docs/library/report/2012/e12035.pdf>

verwijs ik naar de nieuwe Nationale Energieverkenning (NEV), die in oktober 2016 zal worden gepubliceerd. Onder andere als gevolg van de derde lichting erkende maatregelenlijsten is de verwachting dat het te besparen potentieel ten opzichte van de NEV 2015 significant is gestegen.

128

Vraag:

Wanneer denkt u dat de gemiddelde automobilist op jaarbasis zo'n 240 euro aan brandstofkosten zal besparen ten opzichte van het referentiejaar 2007?

Antwoord:

Vanaf 2021 mag in de EU de gemiddelde CO₂-uitstoot van personenauto's niet meer bedragen dan 95 gram per kilometer. Dat komt neer op een gemiddeld verbruik van 3,6 liter diesel of 4 liter benzine per 100 kilometer. In vergelijking met 2007 bespaart de automobilist in 2021 gemiddeld € 340,- per jaar aan brandstofkosten. Een besparing van € 240,- zal een paar jaar eerder worden gerealiseerd.

129

Vraag:

Hoeveel elektrische auto's worden de komende jaren op de tweedehands markt verwacht?

Antwoord:

Voor het AO Elektrisch Rijden op 13 oktober zal de Minister van Economische Zaken een onderzoek van PBL aan u doen toekomen waarin ook de te verwachten aantallen voertuigen op de tweedehands markt aan de orde komen.

130

Vraag:

Welke concrete doelen en resultaten zijn in de Brandstofvisie 2015 gesteld voor de verschillende brandstoffen en modaliteiten voor 2017? Kunt u daarbij een doorkijk geven naar 2020 en 2025? Wat zijn de verwachte effecten hiervan met betrekking tot CO₂-uitstoot en de versnelling van het zero-emissiewegvervoer?

Antwoord:

In de Brandstofvisie zijn geen tussendoelen per jaar of modaliteit afgesproken. In het Energieakkoord hebben partijen afgesproken te streven naar 20 PetaJoule energiebesparing voor de sector Mobiliteit en Transport in 2020, maximaal 25 Mton CO₂-uitstoot voor Mobiliteit en Transport in 2030, met oog op 60% CO₂-reductie in 2050 ten opzichte van 1990, en dat alle nieuw verkochte personenauto's in 2035 in staat moeten zijn om zero-emissie te rijden. In vervolg hierop worden stapsgewijs in de verschillende sectoren/modaliteiten concretere ambities of doelstellingen afgesproken. Zo hebben partijen eind 2014 in de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek de ambitie afgesproken dat in 2025 steden zoveel als mogelijk emissievrij worden beleverd. Hiertoe worden momenteel in elf steden living labs uitgevoerd. Verder is op 15 april 2016 in het landelijk bestuursakkoord «Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus» afgesproken dat nieuwe bussen vanaf 2025 uitstootvrij zijn zodat vanaf 2030 het busvervoer volledig uitstootvrij is en gebruik maakt van 100% hernieuwbare energie of brandstof die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt. Ook is eerder dit jaar de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 afgesloten, waarin partijen de ambitie hebben uitgesproken dat in 2020 10% van de nieuw verkopen een elektrische aandrijflijn heeft, dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat minimaal 30% daarvan (oftewel 15%) volledig elektrisch is.

131

Vraag:

Welke concrete maatregelen zijn en worden genomen in 2017 en verder voor de uitvoering van de Brandstofvisie 2015?

Antwoord:

Voor een volledig overzicht van alle afspraken en voortgang verwijs ik graag naar de evaluatie van het Energieakkoord die door de SER wordt opgesteld. Binnenkort verschijnt de evaluatie over 2016.

132

Vraag:

Hoe wordt de vermindering van budget voor het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) met betrekking tot het tegengaan klimaatverandering ingezet? Welk effect is te verwachten van deze daling in budget? Kan deze vermindering in budget worden toegelicht?

Antwoord:

Gevolg van de daling is dat het KNMI meer vraaggestuurde opdrachten zal moeten organiseren. Het is de intentie van het KNMI om de vermindering van het budget op te vangen door een verhoging van de opbrengsten van derden. Opbrengsten van derden zijn zichtbaar in de agentschapsbegroting van het KNMI.

133

Vraag:

Waarom wordt er geen rekening gehouden met een verhoging van de uitgaven op het artikel Tegengaan van Klimaatverandering nu het kabinet extra maatregelen moet nemen om tegemoet te komen aan het vonnis van de rechter in de Klimaatzaak?

Antwoord:

In de Kabinetsreactie op het IBO CO₂ (TK 32 813, nr. 122), die op 9 april 2016 aan uw Kamer verzonden is, is aangegeven dat zowel de resultaten van de Klimaattop Parijs, als de uitspraak in de klimaatrechtszaak vragen om vervolgstappen. In de kabinetsreactie is aangegeven welke aanvullende maatregelen het kabinet in dit kader overweegt; besluitvorming over deze maatregelen is voorzien voor het najaar 2016. Bij de besluitvorming zal worden betrokken of het nodig is extra middelen ter beschikking te stellen.

134

Vraag:

Op welke wijze bent u, als Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, betrokken bij het opstellen van de extra maatregelen die Nederland moet nemen om te voldoen aan het klimaatvonnis?

Antwoord:

Ik heb als coördinerend bewindspersoon voor Klimaat de overall verantwoordelijkheid dat aan het vonnis van de klimaatrechtszaak wordt voldaan. Vanuit die verantwoordelijkheid ben ik betrokken bij maatregelen die hier (mede) een bijdrage aan leveren. Concreet voorbeeld daarvan is de kabinetsreactie op het IBO CO₂, die de Minister van Economische Zaken en ik gezamenlijk naar uw Kamer hebben gestuurd. Hierin staan (vervolg)maatregelen aangekondigd, die ertoe moeten leiden dat stappen worden gezet om te voldoen aan het vonnis, en die tevens een bijdrage leveren aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Zoals eerder aangegeven wordt uw Kamer hierover dit najaar nader geïnformeerd.

135

Vraag:

Zijn er al meer details bekend over de Nederlandse bijdrage aan de 100 miljard euro die vanaf 2020 jaarlijks vrijgemaakt moet worden voor klimaatfinanciering zoals in het Verdrag van Parijs is afgesproken? Gaan de bijdragen genoemd onder artikel 19.02 daar ook onder vallen?

Antwoord:

Naar aanleiding van de Motie Vos/Klaver over opschaling van klimaatfinanciering (Kamerstuk 34 300 XVII, no 50) heeft de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking de kamer per brief (Kamerstuk 31 793, no 158) geïnformeerd over de financiële ondersteuning van ontwikkelingslanden op het gebied van klimaat in de komende jaren. De mobilisatie van de USD 100 miljard aan publieke en private middelen vanaf 2020 is een gezamenlijke verplichting van alle ontwikkelde landen waar Nederland aan zal bijdragen. Om dit te realiseren zal de inzet die de afgelopen jaren is ingezet worden gecontinueerd: verdere integratie van klimaataspecten in internationale samenwerking, het bevorderen van private investeringen in klimaat en meer transparantie van de uitgaven voor dit thema. Later dit jaar zullen donoren een «climate finance roadmap» publiceren waarin een gezamenlijke visie zal worden gegeven over de wijze waarop donoren de komende jaren invulling zullen geven aan klimaatfinanciering met het oog op het 2020 doel van USD 100 miljard. In het regeerakkoord is besloten dat alle publieke uitgaven voor de lange termijn financiering van klimaatbeleid – zoals toegezegd tijdens de Klimaattop uit Kopenhagen 2009 – uit het OS budget gefinancierd zal worden. Uitgaven onder artikel 19.02 vallen daar niet onder en tellen dus niet mee voor de Nederlandse bijdrage aan de USD 100 miljard doelstelling. Artikel 19.02 richt zich op het nationale klimaatbeleid.

136

Vraag:

Op welke wijze wordt de vereenvoudiging van de monitoring- en rapportagestructuur voor emissies bewerkstelligd?

Antwoord:

De monitoring- en rapportagestructuur voor emissies naar de leefomgeving is zoveel mogelijk vereenvoudigd door dit werk in een programma Emissieregistratie onder te brengen en dat door een organisatie te laten coördineren, namelijk het RIVM. Bovendien put het programma Emissieregistratie uit de gezamenlijke met andere organisaties opgezette integrale gegevensbank. Op deze wijze wordt zo efficiënt mogelijk aan meerdere internationale rapportageverplichtingen in EU en VN kader voldaan. Het elektronisch milieujaarverslag biedt het bedrijfsleven een geïntegreerd middel voor de jaarlijkse milieurapportage. Zowel overheden als bevoegde gezagen zijn hierop aangesloten. Door het Make it Work-initiatief van Nederland om de implementatie van EU regelgeving te stroomlijnen, wordt ook gewerkt aan vereenvoudiging van de monitoring- en rapportagestructuur.

137

Vraag:

Wat zijn de economische effecten wanneer de securitykosten van Schiphol niet langer ten laste worden gebracht van de luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord:

De BARIN (Board of Airline Representatives in the Netherlands) en KLM hebben een onderzoek door SEO laten uitvoeren naar de economische effecten van een lastenverlichting van respectievelijk € 100 mln. en € 200

mln, bijvoorbeeld via verlaging van de securitytarieven. Voor de cijfers verwijs ik naar dit rapport, dat eind juni jl. is gepubliceerd. Bij de schatting van de effecten door SEO zijn wel kanttekeningen te plaatsen. Zo is een belangrijke aanname dat de luchtvaartmaatschappijen de lastenverlichting volledig doorberekenen in de vorm van lagere ticketprijzen. In de praktijk hoeft dit echter niet het geval te zijn. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen slechts een deel doorgeven in lagere ticketprijzen zullen de berekende effecten navenant lager zijn. Ook wordt alleen naar de werkgelegenheidseffecten op korte termijn gekeken, op langere termijn zullen die lager zijn. In het AO luchtvaart van 30 juni heb ik toegezegd met een schriftelijke reactie te komen op dit rapport. Binnenkort ontvangt u deze reactie.

138

Vraag:

Hoeveel procent van de vluchten vanaf Schiphol kunnen worden uitgevoerd op biokerosine en hoe verhoudt zich dit tot andere luchthavens in Europa?

Antwoord:

De enige Europese luchthaven waarvandaan met biokerosine wordt gevlogen is Gardermoen (Oslo). KLM heeft het afgelopen jaar een beperkt aantal vluchten met een percentage biokerosine vanuit Oslo naar Schiphol uitgevoerd. In de periode 2011–2014 heeft KLM ook vanaf Schiphol een aantal vluchten met een percentage biokerosine uitgevoerd. Op dit moment gebeurt dit niet meer. Maatgevend voor het aantal mogelijke vluchten op biokerosine is de hoeveelheid beschikbare biokerosine en het (nu nog aanzienlijke) prijsverschil met fossiele kerosine. KLM voert de komende 3 jaar ook vluchten met een percentage biokerosine vanaf Los Angeles naar Schiphol uit; dit omdat het prijsverschil tussen fossiele en biokerosine in Los Angeles beperkt is.

139

Vraag:

Om welke reden wordt verwacht dat de uitstoot van de luchtverontreinigende stof NH₃ tussen 2015 en 2020 toeneemt van 117 kiloton per jaar naar 127 kiloton per jaar?

Antwoord:

In 2013 werd in Nederland 134 kiloton NH₃ uitgestoten. Eerder werd een daling verwacht naar 117 kiloton NH₃ in 2015. Gewijzigde inzichten over de uitstoot bij varkensstallen, wegverkeer, gewasafrijping en gebruik van compost en zuiverings-slib op het land hebben tot bijstelling geleid van de getallen vanaf 1990. Daarnaast heeft ook het loslaten van de Europese melkquota geleid tot een toename van de melkveestapel en daarmee een stijging van de NH₃-emissie. Door deze ontwikkelingen wordt nu een daling verwacht van 134 kiloton in 2013 naar 127 kiloton in 2020, zo blijkt uit de nationale energieverkenning (PBL et al, p. 105).

140

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van het aandeel van de verschillende sectoren in de Nederlandse emissie van stikstof en fijnstof, en een overzicht van de kosten, inclusief gezondheidskosten, die deze luchtverontreiniging met zich meebrengt?

Antwoord:

De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging worden berekend op basis van de blootstelling aan de concentraties fijn stof (PM_{2,5}) en

stikstofdioxiden (NO₂). Het aandeel sectoren aan de gemiddelde blootstelling door binnenlandse bronnen (Bron GCN 2016). Zie de tabel in de bijlage.

Schattingen van de monetaire schade door luchtverontreiniging zijn gemaakt in het rapport: «De kosten en baten van het Commissievoorstel ter vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, PBL-Publicatienummer 1465, 2014.» De totale gezondheidsschade wordt in dit rapport geschat op ten minste € 9,6 mld., waarvan € 6,8 mld. door vervroegd overlijden, € 2,5 mld. door ziekteverzuim en verminderde arbeidsproductiviteit en € 0,3 mld. door overige verloren gezondheid en medische kosten (pag. 73).

In de berekening van de gezondheidsschade is nog geen rekening gehouden met recente inzichten in de directe gezondheidseffecten van NO₂ (Fischer P et al., 2015, Air pollution and Mortality in 7 Million Adults – The Dutch Environmental Longitudinal Study-DUELS, Environmental Health Perspectives, DOI:10.1289/ehp.14082542015). Het gaat in Nederland naar schatting om gemiddeld 4 maanden verlies in levensverwachting. Die extra gezondheidsschade komt neer op ruwweg € 4 mld.

	Fijn stof (PM2,5)	Stikstofdioxiden (NO ₂)
Industrie	13,4%	9,0%
Verkeer	38,2%	75,4%
Landbouw	28,5%	6,8%
Huishoudens en HDO	19,8%	8,7%

141

Vraag:

Zal het NSL zich tot de invoering van de Omgevingswet uitsluitend richten op de hardnekkige knelpunten (fijnstof en NO₂)? Of gaat het NSL ook haar oude taken blijven bezigen? Als dat laatste het geval is, waarom? Is het dan niet efficiënter dat het NSL zich alleen richt op de hardnekkige knelpunten?

Antwoord:

Met de verlenging van het NSL wordt de huidige systematiek van het nu lopende NSL op een efficiënte wijze voorgezet. Verlenging van het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorkomt dat voor één of twee jaar individuele projecten weer via apart en uitgebreid onderzoek aan de luchtkwaliteitsnormen getoetst moeten worden zoals eerder onder de Wet milieubeheer. Toetsing aan de normen vindt plaats via het verlengde NSL.

142

Vraag:

Hoe wordt het NSL (dat wordt verlengd tot invoering van de Omgevingswet, die nu voor voorjaar 2019 gepland staat) de maanden in 2019 tot invoering van de Omgevingswet gefinancierd, aangezien er momenteel geen budget gepland staat voor het jaar 2019?

Antwoord:

De specifieke uitkering NSL wordt niet doorgezet onder het verlengde NSL, deze stopt per 1 januari 2017. Wel heeft het Rijk twee keer € 8 mln. ter beschikking gesteld voor Amsterdam en Rotterdam voor de aanpak van de structurele over de stad verspreide NO₂ knelpunten. Financiering hiervan loopt via het Gemeentefonds. Verlenging van het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorkomt dat voor één of twee jaar individuele projecten weer via apart en uitgebreid onderzoek aan de

luchtkwaliteitsnormen getoetst moeten worden zoals eerder onder de Wet milieubeheer. Toetsing aan de normen vindt plaats via het verlengde NSL.

143

Vraag:

Bent u van mening dat de beschikbare middelen voor luchtkwaliteit voldoende zijn voor het bereiken van de streefwaarden zoals die door de WHO zijn geformuleerd?

Antwoord:

Met het huidige beleid wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Op deze manier werken we op termijn toe naar de WHO-waarden. Verder zal de Gezondheidsraad op verzoek van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in 2017 advies uitbrengen over het toekomstige luchtkwaliteitsbeleid. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij het luchtplan dat Nederland op zal stellen als onderdeel van de implementatie van de NEC-Richtlijn.

144

Vraag:

Waarom is er voor het jaar 2018 aanzienlijk meer budget vrijgemaakt voor gezonde lucht en het tegengaan van geluidhinder?

Antwoord:

De bijdragen die in het kader van het NSL worden gedaan, verlopen in vier tranches. Het uitgavenbudget van 2018 is hoger omdat de dekking van de laatste 5% van de derde en de vierde tranche van de bijdragen in 2018 is opgenomen. De overige gelden van deze tranches zijn al langer geleden beschikbaar gesteld aan provincies.

145

Vraag:

Op basis waarvan concludeert u dat de beschikbare middelen voor de subsidie verkeersemissies (compensatie in de aanschafkosten van schonere bestelauto's voor ondernemers in grensgemeenten van NSL-gemeenten die een milieuzone voor bestelauto's hebben ingevoerd) voldoende zijn?

Antwoord:

Op basis van de uitgangspunten voor de compensatieregeling, zoals de vergoedingsbedragen, en ervaringen met eerdere subsidieregelingen is een inschatting van het benodigde budget gemaakt.

146

Vraag:

Welke kosten gaan gepaard met het invoeren van statiegeld op kleine (PET)flesjes en blikjes? Welk deel hiervan bestaat uit investeringen gedaan door de sector zelf? Wat is de geschatte opbrengst voor de sector?

Antwoord:

De kosten van het invoeren van statiegeld op kleine flesjes zijn nu niet bekend. Zoals toegezegd tijdens het AO Circulaire Economie van 5 oktober zal ik in het kader van de evaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen, naast het onderzoek naar de bestaande inzamelsystemen, een onderzoek doen naar de effectiviteit van het invoeren van statiegeld op kleine flesjes en blikjes. Hierbij zal gekeken worden naar de kosten van het systeem, de milieubaten, de logistiek van de inzameling en de gevolgen voor de consument. De resultaten van dit onderzoek worden

meegenomen in de evaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen om een goede vergelijking en afweging te maken tussen de inzamelssystemen.

147

Vraag:

Welk percentage van de inkoop door de overheid is 100% duurzaam? Is onderscheid te maken in terreinen/sectoren waar dit voorloopt en achterloopt ten opzichte van het gemiddelde? Welke méérkosten zijn verbonden aan duurzame inkoop?

Antwoord:

De doelstelling 100% duurzaam inkopen heeft betrekking op het toepassen van minimumeisen. Onderzoek in 2010 naar de toepassing van minimumeisen gaf aan dat er zeer hoge percentages behaald werden. Inmiddels reiken ambities verder en wordt er gewerkt aan het vaststellen van nieuwe doelstellingen. In het PvA MVI 2015 is aangekondigd een nieuwe monitor te ontwikkelen. In de uitwerking wordt onderzocht of er inzicht te bieden is in prestaties van diverse sectoren. Duurzame inkoop leidt niet perse tot méérkosten. MVI kan ook kostenneutraal zijn of tot kostenbesparing leiden, zoals bijvoorbeeld bij aanbesteding op levensduurkosten in plaats van aanschafprijs.

148

Vraag:

Welk percentage van het hout op de Nederlandse markt is momenteel duurzaam? Kan de groei (of eventuele daling) van het percentage duurzaam hout over de afgelopen 5 jaar worden gegeven? Waar is niet-duurzaam hout met name terug te vinden en in welke producten?

Antwoord:

In de meest recente «Monitor Duurzaam Hout 2013» van Stichting Probos, die u 15 juni 2015 is toegezonden (30 196 nr. 331), was in 2013 74% en in 2011 65,7% van de totale verbruikte hoeveelheid gezaagd hout en plaatmateriaal aantoonbaar duurzaam geproduceerd. Momenteel wordt gewerkt aan de marktmeting over 2015. Over het percentage specifieke houtproducten gemaakt van duurzaam hout zijn geen meetgegevens beschikbaar.

149

Vraag:

Kunt u een stand van zaken geven van de green deal om afval op stations terug te dringen?

Antwoord:

De Green Deal afvalpreventie en -scheiding op stations en in treinen is succesvol:

- de uitrol van de gescheiden afvalbakken op de afgesproken stations loopt op schema, er worden dit jaar op nog twee extra stations gescheiden afvalbakken geplaatst, naast de vijf stations waar dit al het geval was voor 2016;
- retailbedrijven van NS zijn actief bezig met afvalpreventie en afvalscheiding
- in december komt een nieuwe trein op de markt (in zuiden van het land) waarin afvalscheiding mogelijk is;
- in december zal NS een communicatiecampagne lanceren, gericht op afvalscheiding en hergebruik (van bijv. kranten);
- er is interesse kenbaar gemaakt van andere OV-partijen (o.a. GVB, RET en HTM) om de huidige opgedane kennis te gebruiken. Er wordt nu bekeken hoe de resultaten van de Green Deal kunnen worden

opgeschaald (bijv. door een platform op te richten of door aan te sluiten bij de Green Deal).

150

Vraag:

Heeft het programma Duurzaam Door financiering gekregen om in 2017 en daarna door te gaan, en zo ja, hoeveel?

Antwoord:

Nog voor het Kerstreces zal het Kabinet de plannen met Duurzaam Door 2017–2020 aan uw Kamer sturen. Vanuit de begroting van het Ministerie van EZ is 3,5 miljoen per jaar beschikbaar. Vanuit het Ministerie van IenM € 100.000 gerelateerd aan Duurzaamheid in het onderwijs. Daarnaast is er bij beide ministeries inzet vanuit specifieke dossiers als circulaire economie en water.

151

Vraag:

Kunt u toelichten op welke manier Nederland bijdraagt aan de budgettaire reeks Caribisch Nederland afvalbeheer ter verbetering van het afvalbeheer op Bonaire, Sint Eustatius en Saba?

Antwoord:

Nederland draagt voor de verbetering van het afvalbeheer op de drie eilanden bij aan de investeringen van de eilanden (o.a. vuilniswagens, containers, sorteerlijnen, verbrandingsovens). In eerste aanleg is 4 miljoen besteed. Momenteel staat er 10 miljoen gereserveerd voor de periode 2017–2022 om met name bij te dragen aan investeringen van Bonaire in projecten ten behoeve van het gescheiden inzamelen van afval, het sorteren van het recyclebare afval en het verbranden van het overige afval. De plannen om het afvalbeheer te verbeteren ontwikkelen zich gaandeweg door lessons learned in eerdere fases van de projecten en door ervaring op andere eilanden. In samenwerking met UNEP wordt door de eilanden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzocht welke kansrijke samenwerkingsvormen er zijn.

152

Vraag:

Kunt u toelichten wat wordt bedoeld met «In stand houden en verbeteren van de vitaliteit van het «natuurlijk kapitaal» maakt het mogelijk om goederen, diensten of ecosysteemfuncties duurzaam te kunnen benutten»?

Antwoord:

In de circulaire economie bieden natuurlijke oplossingen en diensten, geleverd door de natuur (ecosysteemfuncties), een potentieel aan kansen als duurzaam alternatief voor gangbare producten, grondstoffen of processen. Om ook op lange termijn gebruik te kunnen maken van deze natuurlijke hulpbronnen is het van belang om bij productie, winning en gebruik, oog te hebben voor de kwaliteit en de draagkracht («vitaliteit») van ecosystemen en de natuur en deze waar mogelijk te verbeteren.

153

Vraag:

Wat is bekend van eventuele kankerverwekkende eigenschappen van koolstofnanobuisjes (carbon nano tubes), die steeds meer toepassingen lijken te vinden? Kan worden aangegeven op welke toepassingen in Nederland wordt ingezet? Worden deze koolstofnanobuisjes in Nederland gebruikt in zonnepanelen? Zo ja, wat zijn daar de risico's van voor mens en milieu?

Antwoord:

Wat is bekend van eventuele kankerverwekkende eigenschappen van koolstofnanobuisjes (carbon nano tubes), die steeds meer toepassingen lijken te vinden?

Tot op heden is voor de meeste koolstofnanobuisjes (CNTs) geen «bewijs» van kankerverwekkende eigenschappen. Het IARC (International Agency for Research on Cancer (IARC)) heeft één type koolstofnanobuisje (MWCNT-7) geclassificeerd als «mogelijk kankerverwekkend voor de mens (Groep 2B)».

Ik laat mij door het RIVM op gezette tijden informeren over de wetenschappelijke stand van zaken met betrekking tot deze materialen. Ondertussen wordt uit voorzorg wel aangeraden maatregelen te treffen bij productie en toepassing van dit soort materialen om te voorkomen dat mensen er aan worden blootgesteld en verspreiding naar het milieu plaatsvindt.

In de wetenschappelijke literatuur verschijnen regelmatig onderzoeken naar mogelijk nadelige gezondheidseffecten van CNTs. Door onder meer bewerken of slijtage van materialen waarin zich CNTs bevinden zouden deze kunnen vrijkomen waardoor blootstelling van mens en milieu aan deze buisjes zou kunnen plaatsvinden. De vorm (naaldvormig) en de slechte biologische afbreekbaarheid maakt dat alertheid over nadelige effecten gegrond is. Recent heeft het RIVM gekeken naar een tweetal onderzoeken die veel aandacht in de media hebben gekregen:

Een Zwitsers onderzoek naar het vrij komen van CNT-houdend materiaal uit bijv. kunststof autobumpers. Volgens het RIVM geeft dit onderzoek geen uitsluitel over de gezondheidsrisico's na inademing van (slijtage)stof afkomstig van materiaal met en zonder CNTs.

Een artikel uit de New Scientist waarin stond dat er CNTs gevonden zijn in de longen van astmatische kinderen uit Parijs. Het RIVM heeft een aantal internationale experts op het gebied van CNTs geraadpleegd over deze studie. Volgens diverse internationale experts is sprake van een verkeerde interpretatie van wat de onderzoekers meenden te zien in de microscopische beelden.

Kan worden aangegeven op welke toepassingen in Nederland wordt ingezet?

Het is niet bekend in welke toepassingen in Nederland koolstofnanobuisjes (CNTs) voorkomen. De buisjes worden soms aan composietmateriaal toegevoegd om, bijvoorbeeld, het geheel sterker, meer lichtgewicht of meer geleidend te maken. Er zijn heel veel verschillende vormen van CNTs, maar het is niet bekend welke typen voor wat voor doeleinden worden gebruikt.

Worden deze koolstofnanobuisjes in Nederland gebruikt in zonnepanelen?

Het is niet bekend of dit soort koolstofnanobuisjes (CNTs) in Nederland worden gebruikt in zonnepanelen. Er zijn wel innovatoren die onderzoeken of met nanobuisjes betere zonnecellen kunnen worden ontworpen. Eventuele toekomstige producenten zijn vanzelfsprekend verantwoordelijk voor de veiligheid van het product voor mens en milieu, daar zullen zij in het ontwerp rekening mee moeten houden (het Safe-by-design concept). Wat mij betreft is innovatie goed, zeker wanneer deze bijdraagt aan energiebesparing, maar alleen als de toepassing veilig is.

Zo ja, wat zijn daar de risico's van voor mens en milieu?

Zoals eerder gesteld zijn risico's van koolstofnanobuisjes (CNTs) nog onderwerp van wetenschappelijk onderzoek. Vanwege de zorg over de

mogelijkheid van nadelige effecten van vrij voorkomende nanobuisjes worden producenten en hun afnemers uit voorzorg aangeraden zorg te dragen voor het vermijden dat mensen hier aan worden blootgesteld en dat verspreiding naar het milieu niet plaatsvindt.

154

Vraag:

Welk percentage van de Nederlandse asbestdaken is het afgelopen jaar vervangen? Hoeveel vierkante meter moet nog worden vervangen? Wat zijn de verwijderingskosten per vierkante meter, en gemiddelde kosten om te vervangen? Wat is de maximale tegemoetkoming per vierkante meter die particulieren kunnen ontvangen aan subsidiemaatregelen? Kan bijvoorbeeld aanspraak worden gemaakt op verschillende regelingen? Zo ja, kunnen deze onder elkaar worden gezet? Kan een indicatie worden gegeven van eventuele meerkosten bij directe plaatsing van zonnepanelen op de nieuwe daken? Welke subsidieregelingen zijn hiervoor beschikbaar voor particulieren?

Antwoord:

In 2012 was er nog ongeveer 130 mln. m² asbestdak aanwezig. In 2015 is ca. 6 mln. m² dak gesaneerd. In de eerste helft van 2016 is ca. 4,5 mln. m² asbestdak gesaneerd. Naar schatting is er nu nog ca. 100 tot 110 mln. m² asbestdak aanwezig. De kosten voor verwijdering van een asbestdak zijn afhankelijk van de hoeveelheid m² en de staat waar het dak in verkeert. De kosten van het saneren in relatie tot het plaatsen van een nieuw dak zijn ongeveer 1:3. De subsidie verwijderen asbestdaken bedraagt € 4,50 per m². Deze regeling is toegankelijk voor alle eigenaren van een asbestdak vanaf 35 m² en tot een maximaal subsidiebedrag van € 25.000. Dit jaar kunnen agrariërs nog gebruik maken van de provinciale subsidieregeling «zon erop, asbest eraf». De subsidieregeling verwijderen asbestdaken staat stapeling met andere subsidieregelingen toe. Ten behoeve van energiemaatregelen zijn er verschillende regelingen beschikbaar zowel nationaal als lokaal.

155

Vraag:

Hoeveel asbestslachtoffers telt Nederland op dit moment? Hoeveel nieuwe slachtoffers komen daar jaarlijks bij? Wat zijn de gemiddelde kosten waar asbestslachtoffers voor komen te staan? Welk percentage daarvan wordt niet opgevangen door verzekeringen?

Antwoord:

In 2015 zijn er 615 aanvragen voor een vergoeding vanuit TAS (Tegemoetkoming asbestslachtoffers) of TNS (tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde asbestslachtoffers) regeling. Jaarlijks worden er rond de 600 aanvragen gehonoreerd. De kosten van medische behandelingen worden in principe opgevangen door verzekeringen. Voor de immateriële schade kent de TNS of TAS regeling een financiële tegemoetkoming van € 19.605 (2016).

156

Vraag:

Om welke reden is de afwijking van de minimumtemperatuur zoveel hoger in 2015 dan in de voorgaande jaren?

Antwoord:

De jaarlijkse minimumtemperatuur vertoont altijd veel fluctuaties die te maken hebben met de grilligheid van het weer. Het ene jaar krijgen we vaker aanvoer van warme lucht uit het zuiden of westen dan het andere jaar en ook zaken als uitdroging door neerslagtekort, warme nachten door

veel bewolking en lange periodes met warm weer door een stabiele aanvoer van lucht variëren van jaar tot jaar. Het gaat in de meeste gevallen om kleine statistische fluctuaties. Daar bovenop is een langzame trend waarneembaar die toe te schrijven is aan klimaatverandering, en die er voor zorgt dat de kans op warme perioden toeneemt.

157

Vraag:

Op welke manier worden vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat beantwoord? Hoe wordt voorkomen dat het KNMI concurreert met bedrijven of wetenschap elders?

Antwoord:

Het is de taak van het KNMI om burgers in het algemeen te informeren over ontwikkelingen in het weer en klimaat. Daarnaast organiseert het KNMI voor het algemeen publiek soms ook een Open Dag of een «Kennisdag», zoals in september 2015 in het kader van de Nationale Wetenschapsagenda. Bezoekers konden vooraf hun vragen insturen en waren welkom op het publieksevenement in De Bilt.

Vragen van burgers en pers worden direct beantwoord als het gaat om duiding of verduidelijking. Vragen die meteorologische dienstverlening of operationele producten betreffen, vaak gesteld door overheidsorganisaties of bedrijven, worden getoetst aan de Wet Taken Meteorologie en Seismologie (Wtms). De Wtms bakent het werkgebied van het KNMI af met betrekking tot operationele dienstverlening en heeft tot doel om concurrentie met bedrijven te voorkomen. Indien het op basis van de Wtms is toegestaan, wordt de vraag beantwoord. Indien het niet toegestaan is om dieper op de vraag in te gaan, wordt doorverwezen naar de private weerbedrijven. Bij eventuele conflicten tussen de commerciële weerbedrijven en het KNMI is er een rol toegedicht aan het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM) waarin alle stakeholders op dit gebied betrokken zijn.

Wat betreft wetenschappelijk onderzoek geldt dat veel onderzoek naar weer en klimaat plaatsvindt in consortia waarin KNMI samen met partners uit overheid en bedrijfsleven optrekt. Onderzoeksprojecten die door financiers als de Europese Commissie worden aanbesteed, concurreren met andere consortia en worden geselecteerd op basis van (wetenschappelijk) excellentie of (maatschappelijke) toepasbaarheid.

158

Vraag:

Kan inzicht worden gegeven in de ontwikkeling en de kostendekking van de tarieven van onder andere KIWA, ILT en CBR? En hoe verhouden deze tarieven zich tot de dienstverlening die deze instanties aanbieden? En kan worden aangegeven wat de wachtrijen voor een vergunning van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en examens bij het CBR zijn?

Antwoord:

Zowel Kiwa als de ILT gaan een nieuw tarievenstelsel invoeren (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 70). Met behulp van nieuwe kostprijsmodellen zijn voor beide organisaties berekeningen uitgevoerd, die door PricewaterhouseCoopers zijn gevalideerd (rapport als bijlage bij genoemde brief). Door de kosten periodiek opnieuw te berekenen, zal de komende jaren ook inzicht ontstaan in de kostenontwikkeling bij Kiwa en ILT. In beginsel is volledige kostendekkendheid het doel. Een belangrijk element van verbetering van de kostendekkendheid is het verlagen van de kosten door efficiëncymaatregelen. Daarnaast kan het noodzakelijk blijken bestaande tarieven te verhogen of te verlagen. Voor de zomer 2017 informeer ik u over de uitkomsten van de consultatie en het te bepalen ingroei-model voor de kostendekkendheid van de tarieven.

Het CBR is een tariefgefinancierde organisatie. Het CBR legt de kosten neer bij de afnemer van de dienst met uitzondering van een klein onderdeel van de geschiktheidsonderzoeken. Hierover is de TK recent bij brief van 21 september 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 529) geïnformeerd. In 2015 en 2016 zijn de tarieven respectievelijk met gemiddeld 3,9 en 5,1% gestegen. Aanleiding waren met name de kosten die gemaakt moesten worden voor vernieuwing van werkprocessen en ICT. De verwachting is dat het komende jaar de tariefstijging beperkt zal zijn. De betreffende voorstellen zal ik binnenkort van het CBR ontvangen.

Om wachtrijen te voorkomen stuurt de ILT op het binnen de wettelijke termijnen voor het verlenen van vergunningen. De mate waarin de ILT daarin slaagt varieert per sector en per maand. Meestal wordt 70% tot 95% van de aanvragen in iedere sector tijdig verleend. Het zijn met name complexe vergunningen die meer tijd vergen.

Bij het CBR worden de KPI's voor alle theorie-examens al langere tijd nagenoeg gehaald. Ook de praktijkexamens voor de beroepschauffeurs worden binnen de gestelde norm afgenomen.

Voor rijvaardigheid blijven de prestaties van het CBR voor de wachttijden van de examens momenteel achter bij de hiervoor gestelde kpi-norm. In 2016 ligt de score beduidend onder de norm. Gemiddeld in augustus een score van 69 procent. Dit heeft te maken met het feit dat vanwege de toegenomen vraag bij het CBR het aantal examinatoren ontoereikend is. Als gevolg van met name een – meer dan geprognosticeerd- aantrekkelijke markt vraag in combinatie met een moeizame werving en langdurig opleidingstraject van nieuw personeel is dit tekort aan capaciteit ontstaan. Door middel van het inzetten van overwerk en het verhogen van de instroom nieuwe examinatoren (70 de komende 2 jaar), wordt geprobeerd zo goed als mogelijk binnen de maximale reserveringstermijnen te blijven. Gezien de inspanningen van het CBR verwacht ik dat deze normen na verloop van tijd weer zullen worden gehaald.

159

Vraag:

Hoe wordt de vermindering van budget voor het ILT ingezet? Welk effect is te verwachten van deze daling in budget? Kan deze vermindering in budget worden toegelicht? Hoeveel inspecteurs tellen respectievelijk de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de ILT? Kunnen de loonkosten voor deze inspectiediensten worden toegelicht?

Antwoord:

De vermindering van het budget wordt veroorzaakt door taakstellingen uit voorgaande jaren. De ILT vult de budgetvermindering in door met name de materiële kosten te verlagen en door het aantal ondersteunende functies te verminderen. Daarnaast wordt als onderdeel van het programma «Koers ILT» bezien hoe de inspectie meer risico- en informatiegestuurd kan opereren. Deze ontwikkeling wordt toegelicht in het Meerjarenplan ILT (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 4). Het primaire proces wordt zoveel mogelijk ontzien.

De ILT heeft 735 inspecteurs. De loonkosten van deze inspecteurs en overige medewerkers zijn op pagina 163 van de begroting hoofdstuk XII van lenM opgenomen. Voor het aantal inspecteurs bij de NVWA verwijs ik naar de begroting van het Ministerie van EZ.

160

Vraag:

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

Antwoord:

De handhaving van de milieuregels is in Nederland vergaand gedecentraliseerd naar gemeenten en provincies. De Inspectie Leefomgeving en Transport ziet daarnaast toe op diverse milieuregels. Handhaving van milieuregels vindt plaats binnen het domein Afval, Industrie en bedrijven en het domein Water, producten en stoffen. De budgetten voor deze domeinen voor 2017 zijn respectievelijk € 24,5 miljoen en € 21,8 miljoen. De prioriteiten van de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn aangegeven in het Meerjarenplan 2017–2021 dat ik u op 20 september 2016 heb aangeboden (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 4).

161

Vraag:

Hoeveel woningen beschikken inmiddels over een energielabel? Welk aandeel daarvan is label A en B en welk aandeel lager dan D? Is onderscheid te maken naar koop, huur sociaal en particulier? Wat zijn de gemiddelde kosten per woning om één labelsprong te maken? Is daarin onderscheid te maken naar verschillende sprongen? Scheelt bijvoorbeeld van C naar B of van B naar A enorm van E naar D of van G naar F? Van welke subsidiemogelijkheden kunnen huiseigenaren en particuliere huurders gebruik maken?

Antwoord:

De Minister van Wonen en Rijksdienst heeft hier zicht op.

162

Vraag:

Wat zijn output en outcome van het CROW/KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer)-programma? Wat gebeurt er na 2017?

Antwoord:

Het KpVV-Meerjarenprogramma 2013 – 2017 wordt aangestuurd door de gezamenlijke overheden en uitgevoerd door de stichting CROW. In jaarprogramma's wordt vastgelegd welke kennisbehoeften de gezamenlijke overheden hebben en in jaarverslagen wordt de output en waar mogelijk de outcome gerapporteerd. In periodieke evaluaties wordt het nut, belang en effect van het programma voor het verkeer en vervoerbeleid van de decentrale overheden beoordeeld. Eind 2016 wordt de nu lopende evaluatie afgerond en zal aan het Bestuurlijk Overleg Ruimte en Bereikbaarheid een voorstel worden voorgelegd over de (wijze van) voortzetting van het programma voor een nieuwe periode inclusief de wijze van financiering. Op basis van de evaluatie wordt een nieuw programma voor 2018 e.v. geformuleerd.

163

Vraag:

Kan inzicht worden gegeven welke vrije investeringsruimte per transportmodaliteit (spoor, weg en vaarwegen) de verlenging van het Infrastructuurfonds met twee jaar biedt? En kan worden aangegeven welk deel is bestemd voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur?

Antwoord:

Met de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – € 10,9 miljard beschikbaar. In de ontwerpbegroting 2017 wordt deze ruimte als volgt verdeeld:

Doorlopende verplichtingen (w.o. beheer, onderhoud en vervanging van het huidig areaal)	€ 6,8 miljard
Verwerking oude kabinetsafspraken	€ 0,8 miljard
Investeringsruimte	€ 3,3 miljard

Het kabinet heeft besloten dat van de investeringsruimte van € 3,3 miljard nog maximaal € 1,4 miljard gedurende de huidige kabinetsperiode mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's. Deze ruimte (€ 1,4 miljard) is als volgt toebedeeld aan de modaliteiten Wegen, Spoor en Vaarwegen:

Wegen	€ 749 miljoen
Spoor	€ 553 miljoen
Vaarwegen	€ 98 miljoen

164

Vraag:

Kan inzicht worden gegeven welke vrije investeringsruimte de verlenging van het Deltafonds voor waterveiligheid en waterkwaliteit biedt? En kan worden aangegeven welk deel is bestemd voor beheer, onderhoud en vervanging van waterprojecten?

Antwoord:

Met de verlenging van het Deltafonds tot en met 2030 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – € 2,6 miljard beschikbaar. In de ontwerpbegroting 2017 wordt deze ruimte als volgt verdeeld: Doorlopende verplichtingen (w.o. beheer, onderhoud en vervanging van het huidig areaal en het programma HWBP): € 1,8 miljard. Investeringsruimte: € 0,8 miljard. Het kabinet heeft besloten dat van de investeringsruimte van € 0,8 miljard nog maximaal € 0,4 miljard gedurende de huidige kabinetsperiode mag worden bestemd voor (nieuwe) ambities en risico's.

165

Vraag:

Op welke wijze worden de tarieven van de ILT doorbelast aan ondernemers? Is hier sprake van kostendekkendheid? Kunt u een uitsplitsing geven per sector?

Antwoord:

In de meeste gevallen betalen ondernemers en overige aanvragers van vergunningen een vast tarief aan de ILT vooraf, bij de aanvraag van een vergunning. Pas na betaling wordt de aanvraag in behandeling genomen. Alleen voor binnenvaart en zeevaart is het nu nog gebruikelijk dat aanvragers na verlening van de vergunning een factuur krijgen toegestuurd en achteraf mogen betalen. Met betrekking tot de kostendekkendheid van de tarieven per sector verwijs ik u naar het rapport van PricewaterhouseCoopers dat ik de Tweede Kamer op 7 juni heb toegestuurd (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 70) en naar het antwoord op vraag 158.

166

Vraag:

Wat zijn de maximale boetes die de ILT mag opleggen? Kunt u een overzicht geven van de opgelegde boetes door de ILT inclusief de hoogte van de boetes per sector? Kunt u deze afzetten tegenover het aantal controles?

Antwoord:

De ILT heeft alleen zicht op de bestuurlijke boetes die door de ILT zelf worden geïnd. Alle andere boetes betreffende het ILT-toezicht worden door het Openbaar Ministerie geïnd. Zodoende heeft de ILT geen zicht op de boetes die geïnd zijn op de andere toezichtsterreinen dan hieronder en in het Jaarverslag genoemd.

In het Jaarverslag van ILT is een overzicht gegeven van de door ILT geïnde boetes in 2015 (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 74).

Hieronder treft u naast de maximale boetes ook de geïnde boetes tot 1 september 2016.

Wat het aantal controles/inspecties betreft verwijs ik ook naar het Jaarverslag van de ILT waar per toezichtsdomein verslag wordt gedaan van het aantal uitgevoerde inspecties.

Maximale boetes

Arbeidstijdenwet/Arbeidstijdenbesluit Vervoer: € 4.400

Binnenvaartwet: € 5.000

Scheepsafvalstoffen besluit: € 5.000

Spoorwegwet: € 150.000

Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden: € 5.000 (overtreding Biocide)

Wet Luchtvaart (passagiersrechten): € 5.000

Geïnde boetes 2016 tot 1 september 2016

De opgelegde bestuurlijke boetes in 2016:

Arbeidstijdenwet/Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Wegvervoer): € 1.764.580

Arbeidstijdenwet/Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Binnenvaart): € 285.990

Binnenvaartwet: € 511.388

Scheepsafvalstoffen besluit: € 12.750

Spoorwegwet: € 0

Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden: € 19.000

Wet Luchtvaart: € 0

167

Vraag:

Kunt u de lagere onderhoudslasten van Rijkswaterstaat in 2017 ten opzichte van 2016 toelichten?

Antwoord:

De lagere onderhoudslasten in 2017 ten opzichte van 2016 wordt vooral bepaald door de omvang van de post nog uit te voeren werkzaamheden in 2016. Dit betreft middelen die RWS in 2015 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor werkzaamheden die gepland waren in 2015, maar waarvan de uitvoering doorloopt in 2016 (€ 252 mln.). Daarnaast zijn de lasten voor Onderhoud Hoofdvaarwegen in 2017 lager doordat in 2017 NOMO AOV (Nota Mobiliteit – Achterstallig Onderhoud Vaarwegen) bijna is afgerond en de lasten voor Hoofdwatersystemen lager uitvallen vanwege de aangepaste marktbenadering voor de Kustlijnzorg.

168

Vraag:

Hoe kijkt u aan tegen de uniformiteit van regelgeving als uitgangspunt in relatie tot regelgeving over de Boordcomputer Taxi?

Antwoord:

Uniformiteit van regelgeving geldt ook als uitgangspunt voor de regelgeving voor de boordcomputer taxi.

169

Vraag:

Welke concrete maatregelen worden er genomen met de masterplannen luchtvaart in Caribisch Nederland en tegen welke uitgesplitste kosten?

Antwoord:

De uitvoering van de masterplannen voor de luchthavens in Caribisch Nederland is gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en het ontstane achterstallige onderhoud. In hoofdlijnen betreft het de renovatie van start- en landingsbanen, veiligheidsstroken rondom de baan, baan- en naderingslichtinstallaties, visuele landingshulpmiddelen, platformen en het plaatsen van nieuwe security hekwerken en voorzieningen voor het veilig afhandelen van het luchtverkeer.

De volgende kosten zijn daarmee gemoeid: Bonaire (€ 39,5 mln), Sint Eustatius (€ 9,9 mln) Saba (€ 5,6 mln).

170

Vraag:

Wat is de reden dat Rijkswaterstaat de masterplannen luchtvaart betaalt en niet de luchthaven zelf?

Antwoord:

De luchthavens op de eilanden van Caribisch Nederland zijn klein van omvang en hebben een gering verkeersvolume en zijn daardoor niet in staat de investeringen voor de uitvoering van de masterplannen zelf te doen. Vanwege de beperkte omvang van de eilandelijke begrotingen zijn de openbare lichamen hier ook niet toe in staat. Voor deze renovaties is daarom een beroep gedaan op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

171

Vraag:

Welk budget is vrijgemaakt voor de uitwerkingsacties in 2017 (en verder) van de Brandstofvisie? Kunt u dit verder uitsplitsen naar brandstof-/ energiedrager en een korte omschrijving geven van waar dit geld aan besteed wordt?

Antwoord:

Op artikel 14 staat ongeveer 1 miljoen begroot voor diverse onderzoeken en gedragsmaatregelen in het wegverkeer en de binnenvaart. Ongeveer 300.000 euro gaat naar onderzoek naar efficiency maatregelen in de scheepvaart en de overige 700.000 euro als bijdrage naar campagnes gericht op efficiënter wegverkeer, zoals: kies de beste band, ik ben Hopper, programmatische aanpak gedragsverandering werkgerelateerd verkeer en uitvoering van de greendeals autodelen en het nieuwe draaien. Verder worden middelen aangewend vanuit de milieu-investeringsaftrek en de vervroegde afschrijving milieu-investeringen (zie antwoord op vraag 121).

172

Vraag:

Is het budget wat momenteel gereserveerd is onder 19.01.02 voldoende om de voorgenomen activiteiten uit de green deal elektrisch rijden in gang te zetten? Zijn er elders in de begroting nog budgetten hiervoor gereserveerd?

Antwoord:

Op de lenM-begroting zijn voor elektrisch rijden geen middelen gereserveerd. De beleidsverantwoordelijkheid voor elektrisch rijden met personenauto's ligt bij de Minister van Economische Zaken. Het budget

onder begrotingsartikel 19.01.02 is gereserveerd voor bestaande verplichtingen en derhalve niet beschikbaar voor de green deal elektrisch rijden.

173

Vraag:

Hoe gaat u de verlaging van de ontvangstenraming van de veilingopbrengsten van het emissiehandelssysteem (ETS) compenseren, nu de niet geveilde rechten niet meer in latere jaren alsnog geveild kunnen worden? Wat betekent dit voor het behalen van het klimaatdoel? Welke invloed heeft deze verkrapting op de prijs van emissierechten? Is er een mogelijkheid om de veilingontvangsten van ETS op peil te houden?

Antwoord:

De Europese reductiedoelstelling voor ETS sectoren in 2020 (21% ten opzichte van 2005) wordt gehaald. In die zin draagt het ETS op effectieve wijze bij aan het behalen van de CO₂-reductiedoelstelling en dat is het primaire doel van het ETS. De ontvangsten van de veilingopbrengsten komen niet ten gunste van de lenM begroting maar lopen mee in het lastenkader. Daarmee is een compensatie van een daling in de ontvangsten binnen de lenM begroting ook niet aan de orde. Het tijdelijk veilen van minder rechten heeft tot doel het ETS te versterken door het terugdringen van het surplus op de markt. De verwachting is dat dit op termijn leidt tot een hogere CO₂-prijs, waarmee ook de veilingontvangsten weer toenemen.

174

Vraag:

Wat doet de gemeente Amsterdam met de 2 en 6 miljoen euro die vanuit het Gemeentefonds naar Amsterdam worden overgeboekt om enkele knelpinten in de luchtkwaliteit te mitigeren? Welk meetbaar effect heeft dit gehad op de luchtkwaliteit?

Antwoord:

Amsterdam is voornemens de middelen te besteden aan de vervanging van oudere dieselbussen door schone, uitstootvrije, bussen en de benodigde laadinfrastructuur. Via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Amsterdam gemonitord. De NSL-monitoringsrapportage zal in het najaar naar de Kamer worden gestuurd.

175

Vraag:

Waarom neemt de rijksoverheid de kosten van het Landelijk Meldpunt Afval (LMA) op zich? Welke doelen dient het LMA? Hoe wordt hierover bericht?

Antwoord:

De rijksoverheid neemt wel de bekostiging op zich, maar doet dit met gelden die al voor de uitvoering van de LMA-functie bestemd waren en uit het provinciefonds.

Doel van het LMA is: te dienen als meldpunt voor aangewezen bedrijven die bedrijfs- en gevaarlijke afvalstoffen in ontvangst nemen. Deze zijn vanaf 1 januari 2005, op grond van hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer, verplicht om de ontvangst en afgifte van afvalstoffen te melden aan een door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangewezen landelijke meldinstantie.

De meldgegevens geven inzicht in de herkomst en verblijfplaats van de afvalstoffen alsmede over de wijze waarop deze verwerkt worden.

Gemeenten, provincies, politie en inspectiediensten (ILT en ISZW) gebruiken deze gegevens voor het voorbereiden en uitvoeren van toezicht en handhaving.

Ook worden de meldgegevens van het LMA gebruikt voor beleidsdoel-einden en als bron voor het opstellen van rapportages aan o.a. de EU.

176

Vraag:

Wat zijn de doelstellingen van het programma Impuls Omgevingsveiligheid?

Antwoord:

Het programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) beoogt gedurende de looptijd 2015 – 2018 een bijdrage te leveren aan het veiliger maken van Nederland, door het op peil brengen van de kennis en de uitvoeringskwaliteit bij de omgevingsdiensten, de veiligheidsregio's en de bevoegde overheden.

177

Vraag:

Waarom draagt het Rijk 23,6 miljoen euro bij aan een nieuwe fietsenstalling bij Amsterdam Centraal Station? Wat zijn de totale kosten van deze nieuwe stalling en wat draagt de gemeente Amsterdam zelf bij?

Antwoord:

Het Rijk investeert – samen met NS, gemeenten en regionale overheden – in fietsparkeren vanwege de belangrijke rol die de fiets speelt in het voo-en natransport van treinreizigers. De bijdrage van het rijk is € 19,5 mln (exclusief BTW, € 23,6 mln inclusief BTW) voor de bouw van een nieuwe fietsenstalling met 7000 fietsplaatsen. De bijdrage is gebaseerd op een eerdere kostenraming voor een stalling van vergelijkbare grootte; de gemeente en de stadsregio gaven echter de voorkeur aan een ander ontwerp dat rekening houdt met aanvullende, duurdere eisen t.a.v. inpassing in de omgeving. De fietsenstalling maakt daarmee deel uit van een groter project, waarbij de gemeente de stationsomgeving opnieuw inricht en ook de meerkosten draagt. De kosten van de stalling en de bijdrage van de gemeente zijn daarom niet bekend bij het rijk.

178

Vraag:

Kunt u aangeven hoe het staat met de uitvoering van de motie-Cegerek/Van Tongeren (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 25)?

Antwoord:

Met de brief van 26 november 2015 (Kamerstuk 30 175, 223) is invulling gegeven aan de motie.

179

Vraag:

Is er, gezien het feit dat u in antwoord op de motie-Visser/Hoogland (Kamerstuk 29 398, nr. 472) over de helmplicht voor speedpedelecs hebt toegezegd de expertise van TNO ter beschikking te stellen, onderzoek gedaan naar het effect van de helmplicht op het gebruik van deze fiets en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Er is door het bedrijfsleven een NEN-Werkgroep ingesteld om een norm voor een helm voor de speed-pedelec te ontwikkelen. TNO is door lenM gevraagd deel te nemen aan deze NEN-werkgroep om de veiligheidsaspecten in te brengen.

Het effect van de helmplicht op het gebruik van de speed-pedelec en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de verkeersveiligheid is meegenomen in het onderzoeksrapport «Effecten van mogelijke gedragsregels voor speed-pedelecs», opgesteld door RWS en aangeboden aan uw Kamer (Kamerstuk 29 398, nr. 508).

180

Vraag:

Kunt u de voortgang inzichtelijk maken van de uitvoering van de motie-Geurts/Bisschop over monsternamen en normen voor waterkwaliteit (Kamerstuk 27 625, nr. 357)?

Antwoord:

Voor de normen en meetmethoden in het kader van de Kaderrichtlijn Water verwijs ik u naar het antwoord op vraag 74. Daarbij is aangegeven dat er flexibiliteit is doordat bij het vaststellen van doelen van biologische en ondersteunende parameters rekening gehouden mag worden met de fysieke kenmerken van het waterlichaam. Zoals aangegeven in motie 357, gewijzigd in 372, heeft het waterschap Hollands Noorderkwartier dit gedaan door rekening te houden met achtergrondbelasting via kwel. In feite hebben alle waterbeheerders reeds gebruik gemaakt van de kennis die tot beschikking stond om bij het opstellen van doelen rekening te houden met de fysieke kenmerken van het waterlichaam. Mede naar aanleiding van de motie en als onderdeel van de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater (zie ook het antwoord op vraag 69) ben ik in gesprek met de waterbeheerders. Waterbeheerders gaan recente metingen en kennis gebruiken in regionale analyses voor de waterlichamen. Hierbij wordt opnieuw gekeken naar doelen, bronnen en vervolgens naar mogelijke aanvullende maatregelen om waar nodig doelbereik dichterbij te brengen. De regionale analyses zijn voorzien in 2017–2018 en worden samengevoegd in een landelijke analyse die in 2019 wordt afgerond.

181

Vraag:

Waarom heeft u er met betrekking tot de betere registratie van verkeersongelukken voor gekozen een opsomming van lopende verbeteracties te geven, in plaats van de Kamer het plan van aanpak te sturen waarin in de breed ondersteunde motie-Belhaj c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 509) om gevraagd is?

Antwoord:

Het verbeteren van de registratie van verkeersongevallen krijgt al een aantal jaren veel aandacht van de partijen die hierbij zijn betrokken, en dat heeft al geleid tot positieve ontwikkelingen, zoals de verbetering van de informatie van de politie (KenmerkMeldingenPlus), het beschikbaar komen van de data van ambulanceritten en het Star initiatief van meerdere partijen om ongevalgegevens elektronisch te verkrijgen en te delen. De doorwerking kost echter tijd, en daar komt bij dat – mede als gevolg van benutten van meer bronnen – we meer dan voorheen te maken krijgen met privacy aspecten die vragen om zorgvuldige afspraken. In mijn brief van 19 september 2016 (Kamerstukken II 2015–16, 29 398, nr. 528) laat ik zien wat er al in gang is gezet en welke nieuwe initiatieven ik neem om verdere stappen te maken om de kwaliteit van de informatie aan uw Kamer te verbeteren. De diverse sporen kennen elk hun eigen tijdspad zoals ik in de brief van 19 september heb aangegeven. Samen vormen zij het plan van aanpak.

182

Vraag:

Op welke wijze wilt u duurzaamheid in het onderwijs bevorderen?

Antwoord:

De overheid zet in op een strategie met een aantal onderdelen:
Verbinden van docenten en onderzoekers via netwerken als Duurzame Pabo, Groene Brein ROOTS, DuurzaamMBO;
Ondersteunen van scholen en actief makelen tussen vraag en aanbod o.a. via NME, Duurzame Onderwijs Coalitie en NGO's;
Stimuleren en ontsluiten van aanbod op lokaal/regionaal niveau en zichtbaar maken van good practices.
Het programma DuurzaamDoor heeft daarbij een belangrijke aanjagende en coördinerende rol.

183

Vraag:

Welke middelen zijn vrijgemaakt om duurzaamheid een integraal onderdeel van het onderwijs te laten worden?

Antwoord:

Voor het programma Duurzaam Door is € 300.000 vrijgemaakt van de periode 2014–2016 en vanuit Onderzoek- en Opleidingsprogramma «Van Afval Naar Grondstof» is een bedrag van € 2 mln voor 2015 en 2016 beschikbaar gesteld om onderzoek en onderwijs op het gebied van circulaire economie in het HBO aan te jagen. Aanvullend wordt aan laatstgenoemd programma door OCW € 0,5 mln en door stakeholders 1,1 mln bijgedragen. Daarnaast wordt vanuit verschillende dossiers binnen de overheid bijvoorbeeld circulaire economie, voedsel en water, ingezet op duurzaamheid als integraal onderdeel van de verschillende onderwijs-types. Deze middelen zijn echter niet als zodanig geoormerkt waardoor bedragen voor verduurzaming van het onderwijs niet te herleiden zijn.