

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het **Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016 (34 725 XII, nr. 1)**.

De waarnemend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,  
Tjindink

Nr	Vraag
1	Kunt u aangeven waarom er in het Jaarverslag niet voor gekozen is om te werken met indicatoren en meetwaarden? Deelt u de mening dat voor de transparantie en de controlefunctie van de Kamer het gebruik van duidelijke indicatoren, streefwaarden en meetwaarden van meerwaarde zou kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?
2	Wat is momenteel de stand van zaken ten aanzien van het Tracébesluit van de A12/A15 bij Zevenaar (ViA15), dat wordt vastgesteld nadat de provincie Gelderland de ontwerp provinciale inpassingsplannen ten behoeve van maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld?
3	Kan een nadere toelichting worden gegeven voor het feit dat door een juridisch geschil over de aanbesteding van ingenieursdiensten bij de planuitwerking een vertraging is opgetreden bij het vaststellen van het ontwerp tracébesluit A1 Apeldoorn – Azelo (die inmiddels weer deels is ingelopen)?
4	Wanneer kan de Kamer de resultaten verwachten van de twee brede MIRT-onderzoeken naar de goederenvervoercorridors Oost en Zuid, die begin 2017 worden afgerond?
5	Kan het feit dat het kabinet vanuit het oogpunt van duurzaamheid heeft besloten om duurzame innovaties toe te passen in de infrastructuur nader worden toegelicht? Om welke innovaties gaat het precies?
6	Hoeveel verdere CO <sub>2</sub> -reductie, toename van hernieuwbare energie en energiebesparing zijn nodig om onder de 1,5°C-temperatuurstijging te blijven?
7	Is er al zicht op hoe en per wanneer Nederland de verplichting van een vijfjaarlijkse rapportage, onderdeel van het Klimaatakkoord, gaat inrichten en hoe deze rapportageplicht verdeeld gaat worden over de bestuurslagen?
8	Op basis van welke criteria bepaalt de Nederlandse regering of Nederland een eerlijk aandeel neemt in de emissiereducties die nodig zijn om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen via het «effort sharing»-principe?
9	Welke rol spelen historische emissies bij het bepalen van de Nederlandse inzet voor het Klimaatakkoord?
10	Hoe groot is het CO <sub>2</sub> -budget dat op dit moment voor Nederland wordt gerekend (volgens de CO <sub>2</sub> -budgetbenadering is het wereldwijde nog uit te stoten tonnage CO <sub>2</sub> -equivalenten 400 gigaton om onder de 1,5° temperatuurstijging te blijven en het jaarlijkse tonnage 40 gigaton)?
11	Wat is de totale Nederlandse CO <sub>2</sub> -reductie de afgelopen tien jaar geweest in de ETS (emissiehandelsysteem)- en non-ETS-sectoren? Hoe verhoudt zich deze tot de reductie in andere EU-lidstaten?
12	Klopt het dat met de huidige doelen voor Nederland het er de facto op neerkomt dat een rijk land zoals Nederland in de toekomst per hoofd van de bevolking steeds meer broeikasgassen mag uitstoten in vergelijking met armere landen die in het verleden minder hebben uitgestoten en dus minder aan het ontstaan van klimaatverandering hebben bijgedragen?
13	Hoe ziet de opsomming van overheidsmaatregelen er op dit moment uit, uitgaande van een beperking van de temperatuurstijging van 2,0° en hoe ziet deze eruit, uitgaande van een beperking van de stijging van 1,5°?
14	Wat zijn de gevolgen (in tijd, geld en maatregelen) indien de ambitie zoals voorgesteld door het PBL (in nationale kosten energietransitie 2030) wordt bijgesteld van 2,0° naar een beperkte stijging van 1,5°?

- 15 Worden de recent uitgekomen rapporten van de Britse organisatie Sandbag en Danisch Council on Climate Change (waarin de afwezigheid van het zogeheten waterbedeffect onder het ETS geadresseerd wordt en waarin wordt geconcludeerd dat het vertraagde waterbedeffect geen enkele rol zou mogen spelen bij het bepalen van nationale maatregelen om emissies te reduceren) meegenomen in het Nederlandse beleid?
- 16 Klopt het dat ETS-rechten die bijvoorbeeld zouden vrijkomen als gevolg van de sluiting van de Nederlandse kolencentrales pas rond 2080–2090 weer op de markt komen?
- 17 Klopt het dat er bij ETS-rechten een zeer lange vertraging van meerdere decennia zit tussen het vrijkomen van ETS-rechten als gevolg van nationale maatregelen en het moment dat deze rechten gebruikt zouden kunnen worden voor emissies in de ETS-sector elders?
- 18 Hoeveel geld is er tot op heden totaal onder de noemer van het (verlengde) Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestoken in welke projecten/maatregelen, ten faveure van welke overheden? Kan dit uitgesplitst en schematisch onder elkaar worden gezet?
- 19 In hoeverre volgen de resultaten van het NSL, namelijk dat sinds de start van het NSL op 1 augustus 2009 de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk is verbeterd en het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen is gedaald, uit de beleidsinzet (het NSL)? Kan dit met bewijzen worden toegelicht? En in hoeverre volgen deze resultaten uit bronbeleid?
- 20 Hoe worden de effecten van de intensivering van 16 miljoen euro voor Rotterdam en Amsterdam via het Actieplan Luchtkwaliteit gemeten? Kan de Kamer hierover worden geïnformeerd? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
- 21 Welke daling in overschrijdingen wordt er de komende jaren verwacht als gevolg van bronbeleid?
- 22 Hoe hebt u afgewogen welke organisaties en burgers zijn betrokken bij de voorbereiding van de Nationale Omgevingsvisie?
- 23 Welke uitgaven zijn in het kader van de diverse city deals en living labs gedaan en met welke effecten?
- 24 Zou u, gezien het feit dat eind 2016 de activiteiten van Stichting Bodemsanering NS zijn beëindigd in het kader van de Omgevingswet en de Structuurvisie Ondergrond en dat u voor enkele resterende gevallen overeenkomsten heeft gesloten met NS en ProRail, kunnen toelichten wat de status is van deze overige overeenkomsten?
- 25 In hoeverre is er nog zicht op welk deel van de uitkeringen uit het Provinciefonds aan infrastructuur wordt besteed, nadat als gevolg van de toekomstige wijziging van de Financiële verhoudingswet de decentralisatie-uitkering verkeer en vervoer geheel in het Provinciefonds wordt versleuteld?
- 26 Wat is de reden voor de compensatie van de kinderopvang aan waterschappen? Op grond van welke wet- en regelgeving is het Rijk hiertoe verplicht en wat is er nog juridisch verplicht?
- 27 Welke resultaatafspraken zijn er gemaakt met betrekking tot alle subsidies? In hoeverre is er onderzoek gedaan naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidies?
- 28 In hoeverre zijn de bijdragen aan internationale organisaties juridisch verplicht?

- 29 Op welke wijze worden de effecten van experimenten, zoals gedaan in het kader van de uitwerking van de Uitvoering Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door middel van beleidsverkenningen, waarin krimp- en anticiperregio's zijn ondersteund door middel van het vergaren van kennis en het doen van experimenten, gemonitord en mogelijk ingezet als bruikbare voorbeelden voor anderen?
- 30 Zou u het feit dat het ministerie een hogere realisatie heeft behaald in 2016, mede toe te schrijven aan de Nationale Omgevingsvisie, kunnen toelichten?
- 31 Wat is de status van de digitale invoeringsbegeleiding en het oprichten van een digitaal infopunt in het kader van het Digitaal Stelsel Omgevingswet? Is er een spoorboekje opgesteld met concrete doelen, te monitoren ijkmomenten en een tijdpad? Wat zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de geraamde kosten voor de ICT-aspecten van de Omgevingswet en de laan voor de leefomgeving?
- 32 Welke reeds ingeplande investeringen zullen naar uw verwachting bijdragen aan een verhoging van het percentage acceptabele reistijd voor wegen?
- 33 Kunt u nader toelichten waarom onder het kabinet-Rutte II de indicator acceptabele reistijd met maar liefst 11% is gedaald tot onder de basiswaarde van 2001?
- 34 In hoeverre is de teruglopende score op de indicator acceptabele reistijd het gevolg van de afnemende investeringen in het hoofdwegennet?
- 35 In hoeverre is de stijging van het aantal voertuigverliesuren toe te schrijven aan economische groei? Wat is ervoor nodig om de gehanteerde streefwaarden in deze wel in de komende vier jaar te behalen?
- 36 Wat is de planning om de streefwaarden inzake geluid langs rijkswegen in 2020 te behalen en wat is daarvoor nodig?
- 37 Kunt u uitleggen waarom er op de trajecten rondom de grote steden een hogere streefwaarde gehanteerd wordt dan op de rest van het hoofdwegennet?
- 38 Kunt u de toegenomen voertuigverliesuren in 2016 en het totaal aan voertuigverliesuren ook uitdrukken in financiële schade?
- 39 Wat zijn de meest effectieve maatregelen uit Beter Benutten 1 geweest? Is daarvoor een evaluatie uitgevoerd en zijn deze inzichten ingezet voor Beter Benutten 2? Zo ja, op welke manier?
- 40 Kunt u aangeven op welk percentage van de autosnelwegen nog steeds een limiet van 120 km/u wordt gehanteerd en waarom het zo lang duurt voordat deze zijn omgezet naar 130 km/u?
- 41 Waarvoor dienen de garanties aan de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Dienst Zuid-as en wanneer lopen ze af?
- 42 Hoe verhoudt een mindere inzet van Rijkswaterstaat (RWS) voor verkeersveiligheid zich tot de toenemende verkeersonveiligheid?
- 43 Wat is de omvang van de afbouw van het alcoholslotprogramma? Tot wanneer loopt dit door?
- 44 Wanneer is de evaluatie van de speedpedelec beschikbaar en wat is de onderzoeksopdracht?
- 45 Op wat voor manier vult u de regisserende rol bij de concessiesystematiek Waddenveren in als het gaat om het extra aandacht besteden aan de rol van de gebruikers van het vervoer en de belanghebbenden bij de eilanden? Op wat voor manier wordt dit vormgegeven?

- 46 Wordt voor het kengetal «Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer» ook klanttevredenheidsonderzoek gedaan onder taxigebruikers? Zo nee, wordt klanttevredenheid bij taxigebruikers apart gemonitord?
- 47 Kunt u nader toelichten waarom het veiligheidsgevoel onder het ov-personeel is afgenomen?
- 48 Welke garanties heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gegeven dat de nieuwe planning voor Lelystad wordt gehaald? Wat als dit niet gebeurt? Welke afspraken zijn er met LVNL gemaakt?
- 49 Wat is de stand van zaken van de implementatie van Single European Sky? Wat betekent dit voor de beschikbare capaciteit van LVNL, mede in relatie tot Lelystad en Schiphol en de Luchtruimvisie? Welke afspraken zijn er gemaakt met LVNL over de planning en resultaatverplichtingen in al deze dossiers?
- 50 Wat is de reden voor het dalen van de indirecte connectiviteit op Schiphol?
- 51 Welke juridische waarde dan wel economische waarde hebben de staatsgaranties die destijds met Air France-KLM zijn afgesproken?
- 52 Welke afspraken liggen er nu vast met de holding Air France-KLM over de netwerkqualiteit op Schiphol in relatie tot luchthaven Charles de Gaulle?
- 53 Wat is de stand van zaken van het onderhandelmandaat met de Golfstaten en zijn er afspraken gemaakt, zowel nationaal als Europees, over uit te geven slots aan vliegtuigmaatschappijen uit deze Golfstaten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hier de uitwerking van?
- 54 Wat is de concrete planning van de uitwerking van de herinrichting van de Luchtruimvisie en de uitvoeringsagenda? Welke afhankelijkheden zijn er? Wanneer is het afgerond? Welke afspraken zijn hierover gemaakt? Wat is de rol van uw ministerie? Wat is de uiterste deadline voor het afronden van de Luchtruimvisie? Welke risico's zijn er als deze visie niet tijdig is afgerond?
- 55 Tegen welke belemmeringen loopt men aan bij de planning van de uitwerking van de herinrichting van de Luchtruimvisie? Wat betekent concreet de zin «nieuwe uitdagingen op het gebied van capaciteit op Schiphol» in dezen?
- 56 Op welke wijze wordt de maritieme sector in deze economisch moeilijke tijden met veel mondiale concurrentie concreet ondersteund door de maritieme strategie?
- 57 Wat is de juridisch vrij besteedbare ruimte ten behoeve van de topsector logistiek en heeft er inmiddels een evaluatie plaatsgevonden van de resultaten en kosteneffectiviteit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten?
- 58 Tot welke concrete maatregelen heeft het onderzoek naar het scheepsregister geleid?
- 59 Tot welke concrete maatregelen heeft het onderzoek naar het programma zeehavens geleid?
- 60 Wat was de resultaatverplichting ten aanzien van de subsidie inzake verduurzaming van de logistieke sector? Hoe verhoudt zich dit tot de diverse reeds afgesloten green deal?
- 61 Wat wordt bedoeld met «ondernemers, burgers en andere overheden brengt [de Minister IenM] beter in positie om maatregelen te nemen die goed zijn voor klimaat en economie»?
- 62 Kan worden toegelicht waarom is gekozen voor het onderbrengen van klimaat onder Infrastructuur en Milieu en de uitwerking van het klimaatbeleid onder Economische Zaken? Is deze verdeling op termijn houdbaar?
- 63 Kan worden aangegeven wat de opkoop en vernietiging van door Nederland ongebruikte emissierechten kost?

- 64 Hoeveel ongebruikte emissierechten zijn de afgelopen jaren verhandeld? Om hoeveel ton CO<sub>2</sub> gaat het? Zijn deze rechten geveild of direct naar andere landen/bedrijven verhandeld?
- 65 Met welke CO<sub>2</sub>-prijs wordt komend jaar gewerkt? Kan worden aangegeven wat de verwachte CO<sub>2</sub>-prijs over 5 jaar gaat zijn? En met ingezet en voorgenomen beleid over 10 jaar en 15 jaar? Welke verwachte CO<sub>2</sub>-daling hoort bij deze prijzen?
- 66 Kunt u overzichtelijk in een grafiek aangeven met hoeveel graden de temperatuur op aarde, de zeespiegel en de CO<sub>2</sub>-uitstoot de afgelopen eeuwen gestegen zijn?
- 67 Uitgegaan van de meest recente herziening van EU-ETS, in welk jaar bereikt de CO<sub>2</sub>-prijs een realistisch niveau? Welke CO<sub>2</sub>-uitstoot is bij deze prijs te verwachten en hoe verhoudt die uitstoot zich tot de huidige uitstoot?
- 68 Kan de top 20 van Nederlandse bedrijven (dat wil zeggen: moederbedrijven) ten aanzien van CO<sub>2</sub>-emissies, met bijbehorende uitstoot over de afgelopen vijf jaar onder elkaar worden gezet? Welke reductieplannen hebben deze bedrijven en welke CO<sub>2</sub>-emissie verwachten zij de komende vijf jaar?
- 69 Welk deel van de afspraken in het kader van het klimaatbeleid met de betreffende sectoren is op vrijwillige basis? Is er sprake van sancties als doelen niet worden gehaald? Zo ja, waaruit bestaan deze?
- 70 Welke wettelijke doelen zijn op de betreffende sectoren van toepassing?
- 71 Waardoor is de overschrijding van «overige CO<sub>2</sub>-broeikasgassen landbouw» ontstaan en zullen er binnen de sector compenserende maatregelen genomen worden om de overschrijding tegen te gaan?
- 72 Welk concreet tijdpad heeft u voor ogen om in 2035 alle auto's emissieloos te kunnen laten rijden?
- 73 Welk percentage van het brandstofverbruik van personenauto's is duurzaam?
- 74 Welk percentage van het brandstofverbruik binnen het wegtransport is duurzaam?
- 75 Welk percentage van het brandstofverbruik binnen het openbaar vervoer is duurzaam?
- 76 Waar worden de overschrijdingen van de plafonds inzake landbouw, gebouwde omgeving en overige broeikasgassen door veroorzaakt? Waaruit bestaan de maatregelen om dit tij te keren?
- 77 Welke maatregelen liggen eraan ten grondslag dat de raming voor de sectoren industrie en energie, en verkeer en vervoer lager uitvalt dan het plafond?
- 78 Wordt blijkens de zin «Als een tegenvaller niets van doen heeft met tegenvallende beleidseffecten, dan volstaat naar verwachting het overschot in andere sectoren om deze tegenvaller op te vangen» al rekening gehouden met overschotten in andere sectoren? Hoe worden, als deze sectoren geen overschotten opleveren, de tegenvallers dan opgevangen?
- 79 Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van deze onderhandelingen? Zullen de onderhandelingen leiden tot versterking van het emissiehandelssysteem zoals Nederland dat heeft ingestoken?
- 80 Kan een update worden gegeven over het verloop van de Urgenda-rechtszaak?
- 81 Kunt u aangeven wat het concrete, meetbare effect is van de middelen op de post «tegengaan klimaatverandering» van de afgelopen vier jaar in graden celsius?
- 82 Klopt het dat de bijdrage van de post «tegengaan klimaatverandering» niet meer is dan het laten opstellen van rapporten? Zo nee, wat nog meer dan?

- 83 Kunt u aangeven hoeveel belastinggeld er jaarlijks wordt besteed aan het klimaatbeleid in de totale begroting van het Rijk?
- 84 Kan worden toegelicht waarom er ieder jaar minder wordt begroot om klimaatverandering tegen te gaan?
- 85 Op welke wijze wordt ingespeeld op de verwachte miljardenpost die klimaatbeleid de komende decennia gaat vormen?
- 86 Kan worden toegelicht waarom de bijdrage aan het KNMI steeds verder daalt, terwijl het een steeds belangrijkere rol in de strijd tegen klimaatverandering speelt?
- 87 Kan worden toegelicht hoe het kan dat de post Internationale samenwerking ten aanzien van klimaat daalt, terwijl met de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs is overeengekomen meer op het gebied van internationale samenwerking te doen?
- 88 Welke budgetten voor het SER Energieakkoord lopen via de begroting IenM en bij welke post(en) kan dat teruggevonden worden?
- 89 Welke afspraken zijn er gemaakt met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) over de dienstverlening?
- 90 Op welke wijze wordt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gefinancierd? Welke afspraken zijn er met het PBL gemaakt over de onderzoeken, de dienstverlening en de financiering?
- 91 Op welke wijze maakt het initiatief Duurzaam Doen het maken van duurzame keuzes voor de consument eenvoudiger? Hoe wordt beoordeeld of dit initiatief er daadwerkelijk voor zorgt dat Nederlandse consumenten duurzamere keuzes maken? Kunt u toelichten waar de 0,8 miljoen euro precies heen gaat?
- 92 Wat zijn de resultaten tot op heden voor ieder van de internationale bijdragen genoemd op pagina 112 t/m 114? Welke resultaatverplichtingen zijn er voor ieder van deze bijdragen?
- 93 Op welke manier en door wie wordt de doelmatige besteding van subsidies en contributies aan internationale organisaties bijgehouden?
- 94 Waardoor was de inschatting van de prijs per emissierecht lager dan verwacht en waarom is er niet voor gekozen om te wachten met veilen totdat de koers van de emissieprijs gunstiger zou zijn?
- 95 Op welke wijze wordt ingesprongen op de lage opbrengst van CO<sub>2</sub>-emissierechten? Kan worden toegelicht op welke wijze de voorziene lage opbrengst in de komende jaren wordt opgevangen?
- 96 Wat was de relatie tussen anders betalen voor mobiliteit en de maatregelen rondom het hoofdwegennet?
- 97 In hoeverre heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de kosteneffectiviteit van de generieke en locatiespecifieke maatregelen in het kader van het NSL? Wat zijn de uitkomsten hiervan? Als dit niet heeft plaatsgevonden, waarom niet, gelet op de omvang en lange doorlooptijd van het NSL?
- 98 Is er een norm voor luchtkwaliteit waar geen gezondheidsrisico optreedt?
- 99 Wat gebeurt er met de vrijval van middelen in het kader van het niet publiceren van de compensatieregeling ten behoeve van de milieuzone?
- 100 Wat is de resultaatverplichting voor de slimme en gezonde stad?
- 101 Welk deel van de afspraken op het gebied van duurzaamheid met de betreffende sectoren is op vrijwillige basis? Is er sprake van sancties als doelen niet worden gehaald? Zo ja, waaruit bestaan deze?
- 102 Welke wettelijke doelen zijn op de betreffende sectoren van toepassing?
- 103 Op welke wijze worden burgers actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?

- 104 Op welke wijze wordt het midden- en kleinbedrijf (MKB) actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?
- 105 Op welke wijze wordt het bedrijfsleven actief op de hoogte gesteld van bestaande subsidieregelingen?
- 106 Welke concrete maatregelen worden genomen om de hoeveelheid afval in tien jaar te halveren? Welke maatregelen liggen op terrein van de rijksoverheid, welke bij gemeenten, welke bij de burger en welke bij het bedrijfsleven?
- 107 Welke financiële kaders passen hierbij?
- 107 Hoe kan het dat de hoeveelheid afval, ondanks de doelstelling om de komende jaren tot een halvering te komen, is gestegen? Hoe wordt verklaard dat er ook over een aantal jaar gekeken geen sprake is van een dalende trend?
- 108 Hoe groot is het aandeel buitenlands afval dat in Nederland wordt verbrand, zowel in percentage als in tonnen? Uit welke landen is dit afval afkomstig?
- 109 Wat zijn de kosten en wat zijn de opbrengsten van het verbranden van afval afkomstig uit het buitenland?
- 110 Is een rangschikking te geven van gemeenten ten aanzien van hoeveelheden afval per inwoner?
- 111 Welke gemeenten gaan over of zijn overgegaan tot het belasten van restafval?
- 112 Om welke bedragen gaat het?
- 112 Kan worden toegelicht waar de subsidies in het kader van de Milieu investeringsaftrek (MIA) en vrijwillige afschrijving milieuvesteringen (VAMIL) terecht zijn gekomen? Met andere woorden, wat kan worden gezegd over de bedrijven, organisaties en burgers die de weg naar deze regelingen weten te vinden?
- 113 Waar worden de uitgaven aan de regelingen MIA en VAMIL verantwoord? Welke bedragen gaan er in deze regelingen om?
- 114 Kan meer worden gespecificeerd hoe de middelen ten behoeve van de circulaire economie worden ingezet?
- 115 Hoe zijn burgers voorgelicht over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van verduurzaming van productieprocessen? Was dit een proactieve voorlichting? Zo nee, waarom niet?
- 116 Om welke doelgroep ging het?
- 116 Hoe vaak is er het afgelopen jaar door boerenbedrijven gebruikgemaakt van subsidiemogelijkheden (van zowel provincies als de rijksoverheid) voor het saneren van asbest op daken?
- 117 Ligt het in de lijn der verwachting dat alle daken in 2024 volledig asbestvrij zijn?
- 118 Welke subsidiepotten voor asbestsanering zijn er voor de komende jaren nog beschikbaar en met welk budget gaat dit gepaard?
- 119 Wat is de ontwikkeling van het budget voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de afgelopen vijf jaar?
- 120 Wat is het aantal inspecties en onderzoeken dat de ILT de afgelopen vijf jaar heeft uitgevoerd?
- 121 Wat zijn de technische problemen bij de inspecties voor het wegvervoer?
- 122 Wat is de reden dat er minder interesse is vanuit het bedrijfsleven voor handavingsconvenanten door de ILT?
- 123 In hoeverre zijn de tarieven van de ILT kostendekkend?
- 124 Wat zijn precies de nieuwe werkzaamheden van de ILT op het gebied van het verbod op gratis plastic tasje? Hoeveel van de 0,8 miljoen euro gaat hier naar toe?
- 125 Wat is de reden van de onderuitputting bij het Infrastructuurfonds en het Deltafonds? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat er sprake is van een overprogrammering en de filedruk toeneemt? Wat betekent de onderuitputting voor de aanpak van alle projecten?
- 126 Waardoor wordt het verschil (begroot versus gerealiseerd) bij «investeringsruimte voor spoorwegen» verklaard?



- 127 Waardoor wordt het verschil (begroot versus gerealiseerd) bij «HSL» onder megaprojecten verklaard?
- 128 Kan er een toelichting worden gegeven op de omvang van externe inhuur voor het project ERTMS, mede in relatie tot de vertraging? En kan dit ook voor het project Eenvoudig Beter worden toegelicht?
- 129 Wat is de stand van zaken van de formele besluitvorming over de herpositionering van ProRail?
- 130 Kunt u inzicht geven in de stand van zaken van uw inzet ten aanzien van behoud en versterking van kennis en ervaring bij Rijkswaterstaat in navolging van uw brief op Kamerstuk 33 750 J, nr. 20?
- 131 Welke afspraken zijn er gemaakt met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) over de tariefstijgingen in relatie tot de dienstverlening? Wat wordt verstaan onder een optimale dienstverlening? Welke consequenties heeft de overschrijding van een kpi (kritieke prestatie-indicator)-norm voor het CBR?
- 132 Welke afspraken zijn er gemaakt met het IBKI (instituut voor certificering en examinering in de mobiliteitsbranche) over de tarieven en de kostendekkendheid? Is er ooit onderzocht of deze werkzaamheden ook door een andere marktpartij kunnen worden uitgevoerd? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?