

## **BIJVOEGSEL**

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018 (34775-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018 (34775-A).**

Kamerlid Politieke  
partij

Vraag en Antwoord

Brenk C.M. 50PLUS  
van

**Vraag:**

Bent u bereid om op meerdere plaatsen pilots te starten met inkomensgebonden kortingskaarten voor het openbaar vervoer (buiten de spits), met als uiteindelijk doel landelijke invoering?

**Antwoord:**

De verantwoordelijkheid en daarmee de keuze om wel of geen pilots te starten ligt primair bij de provincies en metropoolregio's in het OV. In het OV bestaan al diverse kortingskaarten voor verschillende doelgroepen. Zoals voor kinderen, studenten en ouderen.

Brenk C.M. 50PLUS  
van

**Vraag:**

In de Staten van Zuid-Holland is een motie van D66 en 50PLUS aangenomen die vraagt om een verkenning van de mogelijkheid voor een vliegveld op een eiland voor de kust. Deze motie zou door de gedeputeerde met de bewindspersoon besproken worden. Is de minister bekend met deze motie en hoe kijkt zij hier tegenaan?

**Antwoord:**

De mogelijkheid van een luchthaven op zee is reeds verkend. Eind jaren '90 en begin deze eeuw is gedegen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een luchthaven in zee. De resultaten hiervan zijn met uw Kamer gedeeld. De onderzoeken wijzen uit dat sprake is van een onbalans tussen de omvang van de benodigde investeringen en de omvang van de verwachte baten van een luchthaven in zee. De noodzakelijke investeringen hebben een omvang van enkele tientallen miljarden euro's blijkt uit eerdere kostenramingen. Een luchthaven in zee ligt bovendien verder verwijderd van de plek waar gebruikers aankomen, waardoor een robuuste landzijdige ontsluiting noodzakelijk is. Aantakking van zo'n ontsluiting heeft grote inpassingsconsequenties voor het netwerk en de ruimtelijke structuur van de Randstad. Tot slot zijn er grote risico's voor de vliegveiligheid. Een luchthaven in zee werd daarom niet als realistisch alternatief voor verdere groei van de luchtvaart gezien. Er is op dit moment geen reden om daar anders tegenaan te kijken. Over die verdere groei ga ik natuurlijk graag het gesprek aan met de bestuurders uit de regio. Deze zijn verenigd als delegatie binnen de Omgevingsraad Schiphol, waar ik begin volgend jaar mee zal spreken over de verdere groei van Schiphol.

Brenk C.M. 50PLUS  
van

**Vraag:**

Bij de MER Vliegveld Lelystad zijn verkeerde gegevens voor de geluidsbelasting gebruikt. Hoe konden zulke fouten gemaakt worden? En hoe kon dit zo lang onder de tafel blijven?

**Antwoord:**

Zoals aan uw Kamer gemeld zijn enkele fouten geconstateerd in de invoergegevens voor de geluidberekeningen die in 2013 zijn gedaan voor de MER voor Lelystad Airport. Deze zijn geconstateerd naar aanleiding van vragen van Actiecomité HoogOverijssel naar de aannames voor deze geluidberekeningen. Gezien het zeer uitgebreide proces rond de MER waarin door geen van de betrokken partijen fouten zijn geconstateerd, had het ministerie tot dat moment geen enkele reden om te twifelen aan de juistheid van de geluidberekeningen.

De geconstateerde fouten hebben betrekking op de prestaties van één bepaald vliegtuigtype (stuwkracht) en de hoogte waar op bepaalde vluchtdelen wordt gevlogen. Er is gekeken hoe de fouten in de invoergegevens zijn gekomen. De geconstateerde fouten zijn hersteld en er is een extra kwaliteitsborging opgenomen. Op basis van de herstelde invoergegevens worden de geluidberekeningen opnieuw uitgevoerd.

Brenk C.M. 50PLUS  
van

**Vraag:**

Is het verstandig een certificaat van de cursus scootmobiel van Veilig

Verkeer Nederland verplicht te stellen gefinancierd uit WMO? Eventueel met opfriscursus. Kunnen spiegels verplicht worden bij scootmobiel en kunnen driewielige scootmobiel uitgefaseerd worden ten gevolge van stabielere vierwielers? Kan voor scootmobielgebruikers een hoor- en zichttest verplicht worden gesteld? Het SWOV doet onderzoek naar de veiligheid van scoot-mobielen. - Kan de minister iets zeggen over de voortgang van dit onderzoek? - kunt u meer prioriteit geven aan dit onderzoek?

**Antwoord:**

Voor scootmobiel en andere invalidervoertuigen is er bewust voor gekozen om geen zware eisen te stellen aan bestuurders omdat daarmee een hoge drempel wordt opgeworpen voor mensen voor wie dit soort voertuigen een laatste mogelijkheid is om zelf actief mobiel te blijven. De afgelopen jaren zijn een keuzewijzer voor een passende scootmobiel en een cursus ontwikkeld. Deze cursussen worden onder andere door VVN aangeboden.

De SWOV doet momenteel een dieptestudie naar ongevallen met scootmobiel. De resultaten verwacht ik medio 2018. Op basis van de resultaten bekijk ik of en zo ja welke maatregelen mogelijk zijn.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

De Kamer heeft een motie aangenomen over asbestsanering. De motie roept de regering op om de uitvoering te vereenvoudigen, in overleg met de sector. Wat is de voortgang van de uitvoering van deze motie?

**Antwoord:**

In de gezamenlijke programmatische aanpak asbestdaken is een aantal knelpunten benoemd waar men in de uitvoering tegenaan loopt. In overleg met betrokken partijen wordt een handleiding opgesteld voor bij de asbestsanering betrokken bedrijven, zodat duidelijk is hoe zij te werk kunnen gaan.

Over de stand van zaken zal ik u zoals eerder aangekondigd nog voor het Kerstreces informeren, in overleg met de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, omdat een aantal knelpunten betrekking hebben op de arbeidsomstandigheden.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

In 2020 moeten alle luchtkwaliteitsnormen gehaald zijn. Bereidt de staatssecretaris een beleidsevaluatie voor? Welke planning kent deze evaluatie?

**Antwoord:**

Dit jaar start ik met de doorlichting van het NSL, waarvan ik de opzet recent aan uw Kamer heb gestuurd. Het eindrapport van deze beleidsdoorlichting stuur ik voor Prinsjesdag 2019 naar uw Kamer.

Martels  
M.R.H.M.  
von

CDA

**Vraag:**

Cyberaanvallen op dijken en bruggen kunnen grote gevolgen hebben. Het is belangrijk de risico's exact in beeld te hebben. Wil de minister een overzicht maken van deze risico's?

**Antwoord:**

Cybersecurity is ook op het domein van infrastructuur een belangrijk onderwerp. Daarom wordt er bij Rijkswaterstaat veel aandacht aan geschonken. Zo wordt tegenwoordig bij aanbestedingen het security by design principe aangehouden. Ook is een omvangrijke operatie gestart in het kader van beveiligd werken. Bestaande objecten (sluizen, bruggen, tunnels) worden gescreend en worden waar nodig naar een hoger security niveau gebracht. Uw Kamer wordt in de loop van volgend jaar geïnformeerd over de resultaten van deze operatie.

Amhaouch, CDA  
M

**Vraag:**

Er is een tekort aan opstelcapaciteit op het spoor. Ik vraag de minister hoe dat kan en hoe hier effectief en efficiënt mee om te gaan?

**Antwoord:**

Vanwege het groeiende aantal reizigers op het spoor zijn er meer treinen nodig waardoor ook de behoefte aan opstelplekken voor treinen gestegen is. Het realiseren van nieuwe opstellocaties moet zo efficiënt mogelijk gebeuren. Samen met de sector zet ik in op een integrale aanpak via vier lijnen:

1. Ik kijk met de sector naar het optimaliseren van het logistieke proces van de vervoerders en onderhoudsbedrijven. Zo kunnen we onnodig bijbouwen voorkomen.
2. In het lopende investeringsprogramma wordt capaciteit bijgebouwd. Er wordt voor meer dan € 250 mln. opstelcapaciteit gerealiseerd in onder meer Groningen, Zwolle, Amsterdam, Uitgeest, Nijmegen en Eindhoven.
3. Ik heb daarnaast in mijn begroting een budget van € 45 mln. beschikbaar voor extra capaciteit op de korte termijn. Ook dit is met name gericht op betere benutting van bestaande infra.
4. Ten slotte werkt de sector in mijn opdracht aan een studie om de totale vraag naar behandel- en opstelcapaciteit richting 2030 in kaart te brengen. Ik verwacht op basis van deze studie begin 2018 keuzes te maken over eventuele aanvullende investeringen.

Amhaouch, CDA  
M

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de grensoverschrijdende verbindingen (in heel NL). Wil de staatssecretaris bij de EU aankloppen voor financiële steun en welke randvoorwaarden horen daarbij?

**Antwoord:**

Ja, ik zal u informeren over de stand van zaken rond de verschillende grensoverschrijdende verbindingen. Ook ben ik bereid om als de situatie daarom vraagt bij de EU aan te kloppen voor financiële steun. De randvoorwaarden daarvoor worden door de EU gesteld en zijn afhankelijk van de situatie.

Amhaouch, CDA  
M

**Vraag:**

Prorail werkt al met een systeem dat technische problemen kan voorspellen, zodat tijdig onderhoud gepleegd kan worden ter voorkoming van. Het CDA hoort graag van de minister of dit voorspellende systeem "predictable maintenance" ook breder ingezet kan worden, bijvoorbeeld bij bruggen en sluizen.

**Antwoord:**

Door Rijkswaterstaat worden momenteel proeven voorbereid met predictive maintenance. De eerste loopt al bij de Bernhardsluizen. Deze proeven moeten meer inzicht geven in de bredere toepasbaarheid en in de financiële aspecten.

Amhaouch, CDA  
M

**Vraag:**

Kan de minister aangeven hoe ze met alle expertise en ideeën omgaat bij de veiligheid in de luchtvaart? Kan de minister aangeven hoe ze omgaat met alle adviezen van de OVV?

**Antwoord:**

De wijze waarop met de aanbevelingen van de OVV over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol wordt omgegaan, is beschreven in de reactie van het ministerie aan de OVV. Deze reactie is op 11 oktober 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden (bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 242). Op dit moment wordt de inbreng van de Kamer in het kader van het schriftelijk overleg over dit onderwerp beantwoord (16 november 2017 ontvangen),

waarin de aanpak nader wordt toegelicht. De Kamer heeft overigens een plenair debat over dit onderwerp aangekondigd.

Martels  
M.R.H.M.  
von CDA

**Vraag:**

De resterende luchtkwaliteitsknelpunten moeten zo spoedig mogelijk aangepakt worden. Wanneer komt het plan van aanpak hiervoor naar de Kamer?

**Antwoord:**

Ik ben direct aan de slag gegaan met deze problematiek. In de komende maanden wordt samen met decentrale overheden en het bedrijfsleven verder gewerkt aan een concreet pakket met maatregelen om de resterende overschrijdingen op te lossen. Dit maatregelenpakket zal onderdeel uitmaken van het gewijzigd Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in het voorjaar ter consultatie zal worden aangeboden en naar verwachting rond de zomer aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Vraag:**

Vorig jaar is een motie aangenomen over een Rijksbijdrage van 30 mln euro aan de sluis Kornwerderzand. Kan de Minister toezeggen dat zo spoedig mogelijk gestart kan worden met de realisatie, nadat de financiering rond is? Ziet de minister kansen om de werkzaamheden aan de nieuwe afsluitdijk tegelijkertijd met verbreding van de sluis te laten plaatsvinden?

**Antwoord:**

Begin december staan samen met de staatssecretaris de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de bereikbaarheid op de weg, het spoor en het water gepland. Nu de economie weer goed draait, is het ook nodig om extra aandacht te geven aan onze infrastructuur. Dit betekent dat ik begin december met de regionale bestuurders zal spreken over de agenda voor de komende jaren. Zoals gebruikelijk wordt uw Kamer na deze overleggen geïnformeerd over de uitkomsten en zal dit ter sprake komen in het notaoverleg MIRT op 11 december.

Dik-Faber,  
R.K. CU

**Vraag:**

Wat vindt de staatssecretaris van de uitkomsten van onderzoek Natuur & Milieu dat 76% van gemeenten het wagenpark niet duurzaam inkoopt? Is zij bereid om met VNG hierover in gesprek te gaan? En hoe zit het met de inkoop van auto's door de Rijksoverheid?

**Antwoord:**

Het is belangrijk dat de overheid het goede voorbeeld geeft. Deze uitkomsten zijn een aansporing aan overheden om meer werk te maken van een duurzaam wagenpark. Wel gaat dit onderzoek over de periode 2015-16. Sindsdien is onder meer eind 2016 het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) gelanceerd en hebben diverse overheden actieplannen gemaakt. Dat wordt actief aangemoedigd, onder meer via PIANOo. Ook op het jaarlijkse MVI-congres wordt hier uitgebreid aandacht aanbesteed in samenwerking met Natuur & Milieu. Tijdens dit congres zullen nog eens ruim 25 partijen toetreden tot het Manifest en wordt de Koopwijsprijs uitgereikt voor het beste actieplan. Voorts zijn inmiddels de betreffende criteriadocumenten over mobiliteit vernieuwd en aangescherpt. Het Rijk heeft als gemeenschappelijke doel om bij twintig procent van de te nemen vervangingsbesluiten te kiezen voor een zero-emissie voertuig. Dit zal leiden tot een percentage van 14% zero-emissie voertuigen in 2020. Met het wagenpark van IenW gaan we proberen dat nog sneller te bereiken. In dit licht is het ook van belang dat de Europese Commissie in het kader van het tweede mobiliteitspakket een voorstel heeft gepubliceerd, waarin voor alle relevante publieke aanbestedingstrajecten (ook huur en lease door regionale en lokale overheden) minimumeisen worden gesteld voor wat betreft het verminderen van uitstoot van CO2 en luchtvervuilende stoffen. Binnenkort ontvangt u hierover het BNC-fiche.

Dik-Faber, CU  
R.K.

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris al meer melden over het verkennen van de optie om de snorfiets uit te faseren? De informatie zou rond de jaarwisseling beschikbaar komen.

**Antwoord:**

In eerdere moties heeft uw Kamer opgeroepen om de transitie naar elektrische brom- en snorfietsen te versnellen. Tijdens het schriftelijk overleg emissie-eisen brom- en snorfietsen hebben de leden van de ChristenUnie-fractie geopperd om als tussenstap de snorfiets met verbrandingsmotor uit te faseren. In antwoord hierop is toegezegd dat deze optie nader zal worden verkend en dat de resultaten naar verwachting rond de jaarwisseling gereed zullen zijn. Dit onderzoek duurt helaas langer dan verwacht. Het streven is om tegen het eind van het eerste kwartaal van 2018 de resultaten aan uw Kamer te sturen.

Dik-Faber, CU  
R.K.

**Vraag:**

Via het eigen inkoopbeleid van de geüniformeerde diensten wordt daadwerkelijk gebruik gemaakt van gerecycled textiel. Gaat dit overheidsbreed gebeuren? Niet alleen bij het Rijk, maar ook bij andere overheden?

**Antwoord:**

Hoewel mijn collega van BZK over de Rijksbrede inkoop gaat, kan ik wel zeggen dat het ministerie van Defensie recent een grote circulaire inkoopopdracht heeft gedaan op het gebied van textiel. De ervaringen hiermee worden breed gedeeld, o.a. via de Green Deal Circulair Inkopen. Het expertisecentrum PIANOo doet dat via de Circulair Inkopen Academy. Op 15 januari worden de transitieagenda's Circulaire Economie aangeboden. Daarna zal ik in de kabinetsreactie reageren op de voorstellen op het gebied van textiel.

Jetten D66  
R.A.A.

**Vraag:**

Het regeerakkoord noemt het verkeersveiligheidsmanifest. Gaat de minister dit direct oppakken en wordt hierbij ook aandacht gegeven aan verbetering van de registratie van ongevallen en aan het terugdringen van telefoongebruik in het verkeer?

**Antwoord:**

Ik ga de acties die genoemd worden in het verkeersveiligheidsmanifest opnemen in het nieuwe strategische plan. Verbetering van de registratie van ongevallen heeft mijn volle aandacht. In de brief van 28 september jl. is uiteengezet hoe ik daar invulling aan geef. Ik wil daarbij meteen wel helder maken dat 100% registratie geen realistisch streven is. Registratie geeft weliswaar inzicht in locatie maar geen inzicht in de echte oorzaak van een ongeval. Voor het tegengaan van afleiding door telefoongebruik in het verkeer zet ik in het voorjaar van 2018 een nieuwe massa mediale campagne in. Ook is mijn ministerie samen met 43 andere maatschappelijke partijen gestart met een convenant om het gebruik van de afleiding door smartphone en in car devices aan te pakken. Het doel is verstandig gebruik van de smartphone en incar devices zodat navigatie en de snelheid assistent behouden blijft maar afleiding voorkomen wordt.

Eijs J.M. van D66

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris helderheid verschaffen wat wel en geen duurzaam textiel is?

**Antwoord:**

Ik snap dat dit voor consumenten nu vaak onduidelijk is. Voor het bepalen van de duurzaamheid van textiel spelen meerdere factoren een rol. Te denken valt aan gebruik van water, energie en landoppervlak maar ook gebruik van toxische stoffen, CO2-productie en de slijtvastheid tijdens

gebruik. Ik kom hierop terug in het kader van de kabinetsreactie op de transitieagenda's Circulaire Economie.

Jetten  
R.A.A. D66

**Vraag:**

Welke rol zien de bewindslieden voor de overheid bij de Green Deal binnenvaart en scheepvaart?

**Antwoord:**

De heer Jetten (D66) vraagt naar de rol van de Rijksoverheid bij het sluiten van de green deal met de maritieme sector. Over elementen die in de green deal kunnen landen, is het ministerie al in goed overleg met de sector in het kader van het werkprogramma Maritieme Strategie. In dit werkprogramma maakt het ministerie van IenW afspraken met de maritieme sector die onder andere gericht zijn op de verduurzaming. Het werkprogramma zal naar verwachting begin volgend jaar worden afgerond. Uiteraard ontvangt uw Kamer het werkprogramma. Eén van de vervolgstappen om de vergroening verder te brengen, is de aangekondigde green deal. De sector is ambitieus en actief in de vergroening die nodig is. De green deal wordt dus een co-productie tussen de Rijksoverheid en de maritieme sector.

Eijs J.M. van D66

**Vraag:**

Er is een motie Van Veldhoven over het monitoringsprogramma van de circulaire economie. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Wanneer kan de Kamer hier informatie over ontvangen?

**Antwoord:**

In de motie Van Veldhoven (TK 32 852/33 043-36) wordt de regering verzocht indicatoren te ontwikkelen en een nulmeting uit te voeren, zodat effectieve voortgang van het Rijksbrede programma Circulaire Economie goed gemonitord kan worden.

Bij de brief van 6 juli jl. (TK 32852-48) is de Kamer geïnformeerd dat er momenteel een monitoringssysteem wordt ontwikkeld door het PBL, Universiteit Utrecht, CBS en RIVM. Gelijktijdig met de transitieagenda's Circulaire Economie, die momenteel worden opgesteld, wordt dit in januari 2018 aangeboden aan de Kamer.

Eijs J.M. van D66

**Vraag:**

Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om de maatschappelijke kosten van CO<sub>2</sub>-uitstoot mee te nemen bij inkoop door de Rijksoverheid? Hoe kijkt ze hiernaar?

**Antwoord:**

Ik ben een onderzoek gestart naar de manier waarop we de maatschappelijke kosten van CO<sub>2</sub>-uitstoot het beste kunnen betrekken bij inkoop. Zodra de resultaten bekend zijn, informeer ik uw Kamer en deel ik dit vanzelfsprekend ook proactief met de andere overheden.

Jetten  
R.A.A. D66

**Vraag:**

Hoe gaat de minister het huidige tekort van 0.5 miljard en het potentieel budgettekort van 1.2 miljard voor beheer en onderhoud voor hoofdwegen en hoofdvaarwegen aanpakken?

**Antwoord:**

Voor het beheer en onderhoud op langere termijn (2022 tot 2031) is er sprake van een potentieel tekort op de budgetten voor B&O bij handhaving van het huidige prestatieniveau. Het gaat hier om 1.2 miljard. Hiervan is in de begroting 2018 melding gemaakt. Daarvoor is ook een risicoreservering getroffen van 50% van het potentiële tekort.

De komende periode zal worden bekeken welke maatregelen zoals versoering of aanpassing van de prestatiedoelen mogelijk zijn om budgetbehoefte en budget in de periode 2022-2031 met elkaar in overeenstemming te brengen en wat daarvan de consequenties zullen zijn. Op basis hiervan kan overgegaan worden tot het treffen van maatregelen of aanpassing van het budget.

Jetten R.A.A.	D66	<p>De 0,5 miljard heeft betrekking op het uitgesteld onderhoud. Uitgesteld onderhoud is inherent aan de werkwijze, waarbij werkzaamheden worden gecombineerd om besparingen te realiseren en om hinder voor gebruikers te beperken. De komende jaren wordt de omvang van het uitgesteld onderhoud gemonitord en hierover wordt u, net als in 2018, jaarlijks in de begroting geïnformeerd. Na een aantal jaren kan worden bezien of er een norm uit af te leiden valt hoeveel uitgesteld onderhoud acceptabel is.</p> <p><b>Vraag:</b> Is de minister bereid om het voortouw te nemen om met bedrijven en regio's een aantal pilots betalen naar gebruik te starten?</p>
		<p><b>Antwoord:</b> Ja, daar ben ik toe bereid. Zoals in het Regeerakkoord is opgenomen, zal ik met de Mobiliteitsalliantie in gesprek gaan over mogelijke pilots om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden. Het lijkt me logisch om bedrijven en regionale overheden hierbij te betrekken. Een voorbeeld waar ik zelf aan denk zijn de voorgenoemde pilots van Mobility as a service.</p>
Jetten R.A.A.	D66	<p><b>Vraag:</b> Is de minister bereid om er voor te zorgen dat zowel de NRU als de A27 voortvarend worden opgepakt? Is de minister bereid om zo spoedig mogelijk afspraken te maken met de regio Utrecht over de bijdrage van het Rijk aan de NRU?</p>
		<p><b>Antwoord:</b> Begin december spreek ik samen met de Staatssecretaris in de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de bereikbaarheid op de weg, het spoor en het water. Zoals gebruikelijk zal ik uw Kamer na deze overleggen informeren over de uitkomsten en zal dit ter sprake komen in het notaoverleg MIRT op 11 december. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden aan de A27 en NRU in 2020. Er worden maatregelen getroffen om de hinder als gevolg van de gelijktijdige uitvoering van beide projecten zoveel mogelijk te voorkomen</p>
Jetten R.A.A.	D66	<p><b>Vraag:</b> Welke wet- en regelgeving gaan we op korte termijn aanpassen om nieuwe OV-concepten in de regio mogelijk te maken?</p>
		<p><b>Antwoord:</b> Op dit moment lopen er in verschillende regio's initiatieven van nieuwe OV-concepten en worden er diverse MaaS-pilots door regio's in samenwerking met IenW voorbereid. Op basis van een aantal lopende initiatieven wordt een analyse gemaakt van succes- en faalfactoren met als doel vraaggestuurde mobiliteitsconcepten breder te kunnen uitrollen. De MaaS-pilots zijn expliciet opgezet om op basis van intensieve monitoring en evaluatie te bezien of, en zo ja op welke wijze, aanpassing van wet- en regelgeving nodig is. Indien blijkt dat het nodig is om wet- en regelgeving aan te passen zullen we hier naar kijken. Op dit moment is dat nog niet aan de orde.</p>
Jetten R.A.A.	D66	<p><b>Vraag:</b> Bent u bereid om het KIWA-tarief voor taxivergunningen te verlagen tot een kostendekkend niveau, zodat ondernemers meer ruimte krijgen?</p>
		<p><b>Antwoord:</b> In de komende periode worden alle KIWA-tarieven voor vervoer en transport tegen het licht gehouden en verlaagd wanneer blijkt dat het tarief hoger is dan de kostprijs. Dat geldt dus ook voor de taxivergunning. Dat kan na inwerkingtreding van de nieuwe KIWA-tarievenregeling, waarin ook de hoogte van andere tarieven op het gebied van vervoer en transport gecorrigeerd worden. Zodra deze nieuwe KIWA-tarievenregeling in concept gereed is, naar</p>



verwachting begin 2018, zal de sector worden geconsulteerd en uw Kamer worden geïnformeerd.

Jetten  
R.A.A. D66

**Vraag:**  
Extra middelen (7 miljoen) voor cyberveiligheid: welke plannen heeft u?

**Antwoord:**

Ik ben blij dat in het Regeerakkoord met ingang van 2019 extra geld beschikbaar gekomen is voor cybersecurity. Het gaat hier om 4 miljoen in 2019, 6 miljoen in 2020 en daarna structureel 7 miljoen. We zijn op dit moment aan het bezien hoe we dit budget zo effectief mogelijk in kunnen zetten voor het versterken van de cybersecurity functie van IenW. We denken hierbij onder andere aan:

- Meer technische maatregelen ter voorkoming van cyberincidenten en
- Meer maatregelen op gebied van detectiemogelijkheden van cyberincidenten.

Omdat het belangrijk is dat versterking van cybersecurity integraal wordt opgepakt, worden de plannen ook met de andere departementen afgestemd.

Jetten  
R.A.A. D66

**Vraag:**  
Is de staatssecretaris bereid om met metropoolregio's Rotterdam - Den Haag en Amsterdam en Utrecht te komen tot een gezamenlijke agenda voor beter OV in de randstad?

**Antwoord:**

Met de regio's wordt aan een voorstel gewerkt om de bereikbaarheid in en rond de grote steden in de Randstad gezamenlijk op te pakken. Dit gebeurt in de MIRT bereikbaarheidsprogramma's. Ik bespreek de stand van zaken hiervan volgende week tijdens de bestuurlijk overleggen MIRT. Ik stel voor dat ik hier tijdens het NO MIRT van 11 december nader op in ga.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**  
De ambitie uit het regeerakkoord is om in 2030 alleen emissieloze auto's te hebben. Hoe voer je dat verstandig in, bijvoorbeeld gelet op de waardevermindering van tweedehands auto's gelet op mensen met een kleine beurs?

**Antwoord:**

Het Europees bronbeleid is de belangrijkste stimulans voor een Europese en nationale zero-emissie vloot, daarom zet het Kabinet hier maximaal op in. In het Regeerakkoord is daarnaast aangegeven dat zowel de uitfasering van fiscale stimulering als voldoende laadinfrastructuur in lijn gebracht worden met de ambitie dat in 2030 alle nieuwe auto's zero-emissie zijn. Daarnaast zorgt het Kabinet voor randvoorwaarden om de ambitie dichterbij te brengen, zoals het in gezamenlijkheid met maatschappelijke partijen ontwikkelen van goede communicatie over de elektrische auto richting de consument en het aanjagen van de ontwikkeling van open standaarden voor laadinfrastructuur. De effecten voor de autobezitters staan in het overleg met de maatschappelijke stakeholders regelmatig op de agenda. Hier zal ik ook het punt van de tweedehands autobezitters inbrengen.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**  
Pilot alternatieve vormen van betaling voor mobiliteit Amsterdam. Wat vinden de minister en de staatssecretaris hiervan?

**Antwoord:**

In het Regeerakkoord is opgenomen dat we samen met de Mobiliteitsalliantie deze kabinetsperiode pilots uitvoeren om ervaringen op

te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden. We starten bijvoorbeeld pilots met Mobility as a Service, waarbij reizigers via digitale apps veel meer op alternatieven worden gewezen, bijvoorbeeld om de spits te mijden. Er zijn 7 regionale, landelijk opschaalbare pilots in voorbereiding, waaronder voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidas. De marktconsultatie daarvoor is net gestart. Er wordt de komende jaren door het Rijk ook volop geïnvesteerd in de bereikbaarheid van Amsterdam, onder andere door uitvoering van het MIRT-project Schiphol-Amsterdam-Almere en de Praktijkproef Amsterdam. Volgende week ga ik in het BO MIRT met de regio in gesprek over de bereikbaarheid van de regio Amsterdam.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

Komt het kabinet met een dubbele belasting op elektrisch laden en wat is de samenhang met de salderingsregeling?

**Antwoord:**

Er zijn verschillende manieren om elektrische auto's op te laden: thuisladen, werkladen, publiekladen en snelladen. Om elektrisch rijden te stimuleren is de energiebelasting voor publieke laadpunten tot en met 2020 gehalveerd.

Door de salderingsregeling, waarmee het mogelijk is om energie terug te leveren aan het net, zijn er in principe weinig prikkels om slim energie te laden en daarmee de elektrische auto als buffer te gebruiken. Hierdoor wordt niet altijd geladen op momenten dat de vraag naar elektriciteit laag is. In het regeerakkoord is aangekondigd dat de salderingsregeling wordt vervangen door een terugleversubsidie. In de Energieagenda zijn daarnaast maatregelen aangekondigd die er voor moeten zorgen dat slim en efficiënt elektriciteitsgebruik meer gestimuleerd wordt, bijvoorbeeld door te zorgen dat er bij het laden en ontladen van de elektrische auto niet twee keer energiebelasting wordt betaald. Hier is een werkgroep van het ministerie van Financiën en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat mee aan de slag.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Kunnen de geluidsmetingen die nu al worden gedaan gebruikt worden om berekeningen te staven?

**Antwoord:**

In de geluidsberekeningen wordt al rekening gehouden met de uitkomst van metingen. De geluidsbelasting voor iedere vliegtuigbeweging wordt berekend op basis van geluidsmetingen die plaatsvinden onder strikte omstandigheden die door de internationale regels worden bepaald. Deze geluidskarakteristieken zijn eveneens op grond van daartoe strekkende procedures door certificeringsinstanties bepaald.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**

U wilt informatie over files delen via apps. Tegelijkertijd heeft het smartphone gebruik een negatief effect op verkeersveiligheid. Daar graag een uitleg over, want ik zie een tegenstrijdigheid.

**Antwoord:**

Er was onduidelijkheid over het verbieden van apps in het verkeer enerzijds en het beschikbaar stellen van reisinformatie via apps anderzijds. We verbieden geen apps, maar werken wel aan het voorkomen van afleiding zoals whatsappen of rijdend een adres invoeren. Rijtaakondersteunende apps en reisinformatie kunnen juist heel behulpzaam zijn, mits goed gebruikt. Op 6 september is samen met 43 andere partijen een convenant gelanceerd over afleiding in het verkeer. Onder andere de telecomsector, maar ook producenten van telefoons, apps, werkgevers zijn hierbij betrokken. Dit convenant is gericht op het positieve gebruik zonder onverantwoorde afleiding van bijvoorbeeld navigatie en informerende snelheidsassistent. Alle partijen zijn aan de slag om hier verder vorm aan te geven, ook met het doel om te komen tot

afspraken tussen werkgevers en werknemers om verantwoord om te gaan met de smartphone/in car devices.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**  
Wat is stand van zaken Side Wings?

**Antwoord:**  
Door het plaatsen van aerodynamische zij-afscherming kan de weerstand langs en onder de trailer bij een vrachtwagen eenvoudig worden verlaagd. Op die manier wordt bespaard op brandstofkosten en dit levert tevens een lagere CO2-uitstoot op. Uit eerdere onderzoeken die TNO op verzoek van het ministerie heeft uitgevoerd in het kader van Truck van de Toekomst blijkt dat de terugverdientijd ongeveer twee jaar is. Bovendien komt deze maatregel in aanmerking voor de energie-investeringsaftrek. Er zijn voor de transportsector geen belemmeringen om een dergelijke verbetering van de aerodynamica door te voeren.

Tongeren, L. GL  
Van

**Vraag:**  
We constateren tekorten bij onderhoud. Wat gaan we daaraan doen? Hoe gaan we om met uitgesteld onderhoud, bijvoorbeeld voor kwart van de bruggen?

**Antwoord:**  
Voor het regulier beheer en onderhoud is er voor de komende periode (tot en met 2021) voldoende geld voor de uitvoering van het benodigde onderhoud. Daarbij accepteer ik een zekere mate van uitgesteld onderhoud. Dit geldt ook voor de bruggen. Het kan immers efficiënt zijn werk uit te stellen en te combineren met ander werk. Daarmee wordt ook de hinder voor de gebruiker beperkt.  
De omvang van het uitgesteld onderhoud houd ik wel in de gaten. Voorkomen moet worden dat uitgesteld onderhoud omslaat in achterstallig onderhoud waardoor de prestaties van het netwerk dalen. Er is een vernieuwings- en verjongingsslag nodig vanwege de veroudering van de infrastructuur. Hieraan wordt gewerkt binnen het programma vervangingen en renovaties. Aan de hand van inspecties, uitvoerige onderzoeken en de actuele belasting van de bruggen bepaalt Rijkswaterstaat wanneer de assets aangepakt moeten worden. Ik verwijs u in dit kader graag naar de brief van 7 juli 2017 inzake het onderhoud aan de strategische bruggen.  
Voor het beheer en onderhoud op langere termijn (2022 tot 2031) is er sprake van een potentieel tekort op de budgetten voor B&O bij handhaving van het huidige prestatieniveau. Het gaat hier om € 1.2 mld. Hiervan is in de begroting 2018 melding gemaakt. Daarvoor is ook een risicoreservering getroffen van 50% van het potentiële tekort.  
De komende periode zal worden bekeken welke maatregelen zoals versobering of aanpassing van de prestatiedoelen mogelijk zijn om budgetbehoefte en budget in de periode 2022-2031 met elkaar in overeenstemming te brengen en wat daarvan de consequenties zullen zijn. Op basis hiervan kan overgegaan worden tot het treffen van maatregelen of aanpassing van het budget.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**  
Kan er een onderzoek worden uitgevoerd naar wat nodig is om meer treinverkeer in te zetten i.p.v. luchtvaart in Europa? Wat is nodig aan investeringen waar zijn knelpunten, etc? (Naar aanleiding van artikel Eringa)

**Antwoord:**  
GroenLinks vraagt of we kunnen onderzoeken hoe we meer treinverkeer in kunnen zetten plaats van luchtvaart. Vanuit duurzaamheid is dit een interessante gedachte. Zeker als we kijken naar de opgave die we op dat gebied hebben. Als staatssecretaris ben ik verantwoordelijk voor investeringen in de infrastructuur en andere randvoorwaarden. Met onze

buurlanden en de Nederlandse provincies aan de grens zet ik mij in om de juiste randvoorwaarden creëren zodat internationaal spoorvervoer een aantrekkelijk alternatief is. De vervoerders moeten uitvoering geven aan het vervoersaanbod. Met belangrijke steden zoals Parijs, Londen en Berlijn wordt hier reeds invulling aan gegeven. Voor het bereiken van andere belangrijke Europese verbindingen wordt ingezet op een betere aansluiting op het Belgische/Franse en Duitse HSL netwerk, zodat met een overstap ook vele andere bestemmingen vanuit Nederland snel bereikbaar worden gemaakt. In het kader van het Toekomstbeeld OV is een analyse gemaakt van de marktpotentie van het treinvervoer tussen Nederland en economische kerngebieden over de grens. Ik zal u (zoals ook toegezegd richting het CDA) informeren over de stand van zaken rond verschillende grensoverschrijdende verbindingen. Ik zal op dat moment ook de relatie leggen met de genoemde analyse. Zoals ook in het regeerakkoord opgenomen zal de luchtvaart moeten verduurzamen, bijvoorbeeld door het gebruik van meer duurzame biokerosine of middels innovaties zoals elektrisch of hybride vliegen.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Kan de minister een voorbeeld nemen aan landen als Australië hoe met piekbelasting van vliegtuigen wordt omgegaan?

**Antwoord:**

Binnen Europa is gekozen voor de L-den maatstaf voor geluid omdat deze wordt gezien als de maatstaf die geluidsbelasting het beste in kaart brengt. Via de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is deze methode voor heel Europa ingevoerd en is deze verplicht. Met L-den wordt de geluidsbelasting voor het gehele jaar bepaald voor het onderzochte gebied rondom een luchthaven. De geluidsbijdrage van alle vliegtuigpassages in een jaar wordt hierin meegenomen, waarbij naast het piekniveau van een passage ook het aantal bewegingen en de periode van de dag worden meegenomen. Hoge piekbelastingen bepalen daarmee mede de totale geluidbelasting. De L-den maatstaf wordt gebruikt voor berekeningen zoals gedaan voor het Milieueffectrapport (MER).

Daarnaast kan via de website van het Bewonersaanpakpunt Schiphol (BAS) voor iedere dag ingezien worden welke geluidsbelasting er gemeten is in de geluidspunten van Schiphol voor ieder moment van de dag (NOMOS). Daarmee is er inzicht in de gemeten piekbelasting. Voor metingen is overigens geen rol weggelegd in de wet- en regelgeving. Ik ga hier nader op in bij het antwoord op de vraag over metingen en berekeningen.

Los van de techniek is de achterliggende vraag hoe omgegaan moet worden met de meest lawaaiige vliegtuigen die een hoge piekbelasting veroorzaken. Het moet zoveel mogelijk voorkomen worden dat dit zich voordoet. Om die reden zal daarom, conform het regeerakkoord, worden bezien of een heffing op lawaaiige vliegtuigen mogelijk is. Zo kan het aantal lawaaiige vliegtuigen worden teruggedrongen.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Ultra fijnstof Schiphol: RIVM wil een tussenrapportage delen. Wilt u het RIVM vragen de tussenrapportage volgend jaar met ons te delen?

**Antwoord:**

Het RIVM zal in 2019 de eerste twee delen van het onderzoek afronden. De gegevens over:

1. Het onderzoek naar de langetermijnconcentraties van ultrafijn stof; 2. De studies naar acute gezondheidseffecten door kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijn stof en naar de toxiciteit van ultrafijn stof komen dan beschikbaar.

Op het moment dat de tussenrapportages van het RIVM klaar zijn, zal ik deze aan de Tweede Kamer aanbieden.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid in kaart te brengen wat het effect is van de

bezuinigingen van de ILT op de inspectie en de mogelijke gevolgen daarvan?

**Antwoord:**

- In het regeerakkoord is geen sprake van een extra bezuiniging op de ILT, maar de taakstelling van het vorige kabinet blijft ongemoeid.
- Inspectiecapaciteit is per definitie schaars, gezien de grote hoeveelheid taken die de ILT heeft.
- De ILT gebruikt onder meer de ILT-brede risicoanalyse, om binnen het brede taakveld van de inspectie een ordening van de maatschappelijke risico's te kunnen krijgen en om deze onderling vergelijkbaar en afweegbaar te maken.
- Dit stelt de ILT in staat om zo efficiënt mogelijk te opereren en zich effectief te richten op de grootste maatschappelijke risico's.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Kan de minister in kaart brengen wat nodig is om te komen tot een landsdekkend meetsysteem voor luchtvaart-geluid?

**Antwoord:**

Ja, ik zal dit nader bezien en de Kamer hierover informeren.

Kröger S.C. GL

**Vraag:**

Persistente stoffen passen niet in het milieu. Deelt de staatssecretaris deze analyse? En hoe gaan we deze stoffen uitfaseren en op welke termijn?

**Antwoord:**

Ik deel de mening dat persistente stoffen niet in het milieu thuishoren. In de (Europese) regelgeving zijn al beperkingen opgelegd aan dit soort stoffen. Een groot deel van de persistente stoffen moet al worden uitgefaseerd. Dat betreft stoffen die persistent, bioaccumulerend én toxisch zijn, en stoffen die zeer persistent en zeer bioaccumulerend zijn. Deze stoffen vallen onder de categorie 'zeer zorgwekkende stoffen' (zsz). GenX-stoffen, en andere stoffen die weliswaar oplosbaar zijn in water maar zelf niet afbreekbaar zijn, vallen niet in een van de twee zsz-categorieën. Daarom sluit ik aan bij het recente initiatief van Duitsland, dat werkt aan uitbreiding van de zsz-criteria voor juist deze stoffen. Het RIVM is hier namens Nederland nauw bij betrokken. Ik verwacht dat dit rond de zomer van 2018 resulteert in een voorstel waarvoor dan vervolgens steun van andere lidstaten moet worden gevonden.

Dijk G.J. PvdA  
van

**Vraag:**

In het regeerakkoord is de mogelijkheid van verdere marktopening op het hoofdrailnet na 2025 opengelaten. Welk probleem lost dit op? Wat schieten de reiziger en de medewerker ermee op om het spoorwagennet op te knippen?

**Antwoord:**

Het belang van de reiziger staat bij mij voorop als het gaat om de keuze voor de marktordening en sturing op het spoor. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. Dit is het uitgangspunt bij de discussie over de marktordening en sturing op het spoor, zoals ik ook in mijn brief schrijf in reactie op het rapport 'Kiezen voor een goed spoor'. De vragen die de PvdA stelt moeten zeker ook aan de orde komen in de besluitvorming over de marktordening en sturing op het spoor. Dat moeten we zorgvuldig doen op basis van de juiste informatie. Ik wil daar nu niet op vooruitlopen, maar die keuze in een constructieve dialoog met uw Kamer maken in 2020, na afronding van de mid-term review (MTR).

Raan L. van PvdD

**Vraag:**

Kunt u een reflectie geven op de stelling "Meer wegen leiden tot meer

files"?

**Antwoord:**

Het verbreden van wegen heeft als doel het faciliteren van meer verkeer. In het KIM-mobiliteitsbeeld staat dat de afgelopen jaren de aanleg van extra rijstroken voor 46% heeft bijgedragen aan de afname van het reistijdverlies. Het is daarom belangrijk om te blijven investeren in vergroten van de capaciteit van wegen. Daarnaast blijft dit kabinet inzetten op slimme maatregelen voor efficiënter gebruik van het bestaande wegennet en andere modaliteiten.

Raan L. van PvdD

**Vraag:**

Schone lucht maar ook groei luchtvaart. Onderschrijft de Minister dat onderzoek naar ultrafijnstof pas over 3,5 jaar bekend is? En is dat niet heel vervelend, omdat uitbreiding van luchthavens dan wellicht al is geschied?

**Antwoord:**

Het RIVM verwacht het onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof in 2021 af te ronden. Het RIVM heeft in eerder onderzoek geconcludeerd dat er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat de sterfterisico's nabij de luchthaven Schiphol afwijken van die van nabijgelegen gebieden of elders in Nederland. Ondanks deze constatering kunnen ultrafijnstofdeeltjes uit vliegtuigmotoren volgens het RIVM mogelijk gezondheidseffecten veroorzaken. Om daar meer duidelijkheid over te kunnen krijgen, is langjarig onderzoek nodig, dat het RIVM momenteel uitvoert. Zoals eerder aangegeven zal RIVM in 2019 de eerste twee delen van het onderzoek afronden. Op het moment dat de tussenrapportages klaar zijn, zal ik deze aan de Tweede Kamer aanbieden.

Raan L. van PvdD

**Vraag:**

We willen naar een schone lucht door het beperken van snelheidsverhogingen, invoeren van milieuzones en het beperken van uitbreiding veestapel. Is de staatssecretaris het er mee eens dat we hierbovenop nog steeds stappen moeten zetten en daar vandaag mee kunnen beginnen?

**Antwoord:**

Schone lucht is van levensbelang. Daarom gaan we onze inzet, met de regio's waar de resterende knelpunten zijn, versnellen. Daarmee zet ik de lijn voort van de laatste jaren waarin al veel knelpunten zijn aangepakt. Voor het oplossen van de resterende knelpunten ben ik in gesprek met de gemeenten. Dit betreft enkele grote steden, zoals Amsterdam en Rotterdam en gebieden met veel veehouderijen, zoals Nederweert. Met hen wil ik komen tot een concreet pakket met maatregelen om de resterende overschrijdingen op te lossen. Dit maatregelenpakket zal onderdeel uitmaken van het gewijzigd Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) welke rond de zomer aan uw Kamer zal worden aangeboden. Daarnaast ga ik op basis van het advies van de Gezondheidsraad komend jaar aan de slag met het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit.

Ouwehand, PvdD  
E

**Vraag:**

Moeten we met glyfosaat niet het voorbeeld van Frankrijk volgen, dat binnen drie jaar glyfosaat gaat verbieden? De Green Deals lopen in 2020 af. Als afspraken daaruit niet lukken, kunnen we glyfosaat dan bij wet verbieden?

**Antwoord:**

Ik zal mij inzetten om het gebruik van bestrijdingsmiddelen buiten de landbouw waar mogelijk te beperken. Het toepassen van deze middelen buiten de landbouw door professionele gebruikers is in Nederland inmiddels verboden. Dus ook glyfosaat mag niet meer worden gebruikt voor bijvoorbeeld het onkruidvrijhouden van parkeerplaatsen of plantsoenen. Maar het mag inderdaad nog worden gebruikt door particulieren.

Zoals aan uw Kamer gemeld, heeft de Raad van State geoordeeld dat, mede in het licht van de Europese regelgeving, de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden geen grondslag bood voor een verbod voor particulieren.

Om het verbruik verder terug te dringen, is in februari van dit jaar een Green Deal gesloten die beperkt en zorgvuldig gebruik door de particulier stimuleert en ook maatregelen kent voor distributeurs en andere partijen. In 2019 zal ik de balans opmaken.

Aalst, R.R. PVV  
van

**Vraag:**

Veel asfalt wordt nauwelijks gebruikt: de spits- en plusstroken. Kunnen deze opgewaarderd worden tot volwaardige rijstroken?

**Antwoord:**

Het beeld dat plus- en spitsstroken nauwelijks gebruikt worden herken ik niet. Plus- en spitsstroken worden geopend wanneer het aanbod van het verkeer daarom vraagt.

De afgelopen tijd is er een aantal optimalisaties doorgevoerd in het openen en sluiten van spitsstroken. Bij een slechte weersverwachting wordt de strook proactief geopend. Wanneer de ochtendspits lang aanhoudt wordt de strook niet gesloten en blijft deze open tot de avondspits.

Rijkswaterstaat heeft daarnaast een proef gedaan met slimme camera's die de intensiteit van het verkeer meten en obstakels op de weg herkennen. In de toekomst kunnen deze camera's mogelijk de wegverkeersleider helpen bij het sneller openen en sluiten van spitsstroken.

Het opwaarderen van spitsstroken aan de rechterkant tot volwaardige rijstroken heeft niet mijn voorkeur aangezien de vluchtstrook daarmee verdwijnt. Daar waar de breedte dat toeliet zijn de afgelopen jaren spitsstroken links opgewaarderd tot volwaardige rijstroken op de A1, A4 en A12. Ik laat momenteel onderzoeken waar dit verkeersveilig en milieutechnisch op meer plaatsen mogelijk is.

Aalst, R.R. PVV  
van

**Vraag:**

Hoe kijkt de minister tegen het ingediende amendement aan dat gaat over 100 FTE extra voor de ILT om overlast van Oost-Europese truckers tegen te gaan?

**Antwoord:**

Reacties op de ingediende amendementen volgen later, dan zal worden ingegaan op uw vraag. Zie ook het antwoord op de vraag van het Kamerlid Laçin.

Aalst, R.R. PVV  
van

**Vraag:**

Wat vindt de minister van het voorstel het aantal snelheidsregimes op het hoofdwegennet te reduceren van zes naar twee, te weten ofwel 130 km/u ofwel 100 km/u waar 130 niet mogelijk is vanwege de veiligheid.

**Antwoord:**

Ik deel het streven van de heer Van Aalst naar een zo duidelijk mogelijk snelhedenbeeld, dat past bij de wensen van de weggebruikers.

We beperken het aantal snelheidswisselingen door de verdere uitrol van 130 km/u, op basis van "*harder waar het kan, langzamer waar het moet*". In sommige gevallen is verhoging van 120 km/u naar 130 km/u niet mogelijk, bijvoorbeeld als daarvoor een echte reconstructie van de weg nodig zou zijn.

Ik zal de Kamer binnenkort informeren over het actuele beeld met betrekking tot de verdere uitrol van 130 km/u en de mogelijkheden om het aantal snelheidswisselingen verder te beperken.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Stelt de Minister budget beschikbaar voor de Green Deal (vergroening scheepvaart)?

**Antwoord:**

Het kabinet heeft een green deal met de sector aangekondigd. Op dit moment verkennen we met de betrokken partners de verschillende mogelijkheden en instrumenten om de zeevaart, binnenvaart en zeehavens te vergroenen. Zodra we dat in beeld hebben gebracht zal ook duidelijk zijn welke financieringsbehoefte hieruit voortvloeit en welke partijen daarin een rol hebben. Op dit moment is hiervoor geen bijzonder budget gereserveerd binnen mijn begroting. Op basis van een goede business case zullen de mogelijkheden worden bekeken.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

De Algemene Rekenkamer constateert in 2020 een tekort van bijna een half miljard voor beheer en onderhoud van hoofd- en vaarwegen. Het onderhoud moet op orde zijn. Gaat de minister budget tekort voorkomen? Gaat dat ten koste van de 2 miljard uit het regeerakkoord?

**Antwoord:**

De constatering van de Rekenkamer heeft betrekking op het uitgestelde onderhoud. Uitgesteld onderhoud is inherent aan de werkwijze, waarbij werkzaamheden worden gecombineerd om besparingen te realiseren en om hinder voor gebruikers te beperken. De komende jaren wordt de omvang van het uitgesteld onderhoud gemonitord en hierover wordt u, net als in 2018, jaarlijks in de begroting geïnformeerd. Na een aantal jaren kan worden bezien of er een norm uit af te leiden valt hoeveel uitgesteld onderhoud acceptabel is. Dit gaat niet ten laste van de € 2 miljard.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Wil de Minister meer vaart maken met de N50? Blijft er geld liggen door personeelstekort? De minister wijst qua prioritering op de NMCA, die houdt echter geen rekening met het risico op ongevallen.

**Antwoord:**

In de beantwoording op 21 november 2017 van de schriftelijke Kamervragen van ChristenUnie en CDA over de N50 Kampen – Kampen Zuid is ingegaan op dit punt. Nog dit jaar neem ik maatregelen om de verkeersveiligheid op de N50 te verbeteren door het plaatsen van een file-waarschuwingssysteem. En wat betreft de verbreding van de N50 spreek ik begin december samen met de Staatssecretaris in de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de bereikbaarheid op de weg, het spoor en het water. Zoals gebruikelijk zal ik uw Kamer na deze overleggen informeren over de uitkomsten en zal dit ter sprake komen in het notaoverleg MIRT op 11 december.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Gaat het kabinet ruimte geven voor meer inzet van gemeentelijke BOA's bij verkeershandhaving?

**Antwoord:**

De minister van Justitie en Veiligheid onderzoekt momenteel of het wenselijk is de bevoegdheden van boa's uit te breiden met verkeersovertredingen.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Wil de Minister de handschoen oppakken van de regio, die zelf 10 miljoen euro uittrekt voor verbreding van de N59?

**Antwoord:**

Begin december spreek ik in het Bestuurlijke Overleg MIRT met de regio over de bereikbaarheid op de weg, het spoor en het water. Zoals gebruikelijk zal ik uw Kamer na dit overleg informeren over de



uitkomsten en zal dit ter sprake komen in het notaoverleg MIRT op 11 december.

Ik ken de wens van de regio om deze weg aan te pakken en weet ook dat de regio daar een substantiële bijdrage aan wil verlenen.

Dit zal ik natuurlijk meewegen bij mijn besluit om een eventuele bijdrage aan de aanpak van deze weg te geven.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Wat gaat de staatssecretaris er aan doen om ook kleinere steden aangehaakt te houden op het spoornetwerk?

**Antwoord:**

Het beeld van verslechterende verbindingen voor kleinere steden herken ik niet. Binnen de verplichtingen uit de concessie werkt de NS jaarlijks aan verbeteringen in de dienstregeling. Zo komen er in de dienstregeling 2018 circa 130 verbindingen per dag bij.

Volgens de concessie moet de NS elk station minimaal 2 keer per uur aandoen. Ook moet de NS voldoen aan de reizigersvraag. Dus als er veel reizigers zijn, dan worden de frequenties verhoogd of ruimere treinen ingezet.

Wel geldt dat de dienstregeling elk jaar een ingewikkelde puzzel is. De NS zorgt er altijd voor dat er per saldo sprake is van een verbetering. Dat neemt niet weg dat er soms ook verslechtingen kunnen zijn. De NS spant zich dan maximaal in om met de regio tot oplossingen te komen.

Dat is ook gebeurd in Zeeland: daar rijden vanaf de start van de dienstregeling 2018 in de ochtendspits 2 extra Intercity's waarmee reizigers vanaf Vlissingen richting Amsterdam een reistijdwinst van ongeveer 18 minuten boeken. Ook in de middagspits is een dergelijke verbetering gepland. Alle partijen zien dit als een verbetering.

Tot slot wordt ook in het OV toekomstbeeld het belang van een goede verbinding voor middelgrote steden onderschreven. In deze steden woont bijna een kwart van de Nederlanders. Die hebben ook in de toekomst recht op goed OV, in welke vorm dan ook.

Bisschop, R. SGP

**Vraag:**

Wil de minister extra inspanning plegen om onnodige lasten verzwaring voor transportbedrijven ivm verplichte tachograafkaarten aan te pakken?

**Antwoord:**

Er wordt gewerkt aan de voorbereiding van een nieuw tarievenstelsel op het gebied van verkeer en vervoer die de ILT en Kiwa in rekening brengen. In dit stelsel worden tarieven geüniformeerd en het aantal tarieven wordt sterk terug gebracht.

Alle tarieven voor vervoer en transport worden tegen het licht gehouden. Uitgangspunt is dat bedrijven niet meer dan de kostprijs in rekening wordt gebracht.

Zodra de nieuwe tarievenregeling in concept gereed is, zal de sector worden geconsulteerd en uw Kamer worden geïnformeerd.

Het tarief voor de tachograafkaart wordt gezien in samenhang met andere tarieven. Het is om die reden niet mogelijk op deze algehele wijziging vooruit te lopen en tussentijds wijzigingen in een enkel tarief aan te brengen.

Naar verwachting kan een nieuwe tariefregeling per 1 juli 2018 in werking treden.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Asbestdakenverbod per 2024. Acht u het resterende budget van 35 miljoen afdoende of moet u op zoek naar extra middelen?

**Antwoord:**

Het budget voor de subsidieregeling verwijdering asbestdaken is met name bedoeld om de sanering van de asbestdaken snel op gang te krijgen. Dit om te voorkomen dat iedereen zou wachten met saneren tot het laatste moment. Nu blijkt al dat ook heel veel saneringen zonder subsidie worden uitgevoerd. Ik rapporteer halfjaarlijks over de

voortgang. U kunt de volgende rapportage eind dit jaar tegemoet zien. Dan kan beter bezien worden of het budget afdoende is. Naast extra budget kan ook innovatie bijdragen aan deze problematiek.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Asbestdakenverbod 2024: ziet u dit ook als kans voor het verduurzamen van daken?

**Antwoord:**

Dit is inderdaad een kans: die koppeling heeft zonder meer meerwaarde. Momenteel verken ik de mogelijkheden van die koppelingen, samen met de betrokken andere bewindspersonen. Ik hoop daar begin volgend jaar conclusies over te kunnen trekken. Het lijkt mij een goed onderwerp om op terug te komen bij de behandeling van het betreffende wetsvoorstel (asbestdaken) dat bij uw Kamer ligt.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Er ligt een SP-motie t.a.v. compensatie asbestslachtoffers; hoe staat het met de uitvoering van deze motie, en hoe gaat u slachtoffers compenseren?

**Antwoord:**

De uitvoering van deze motie is door de staatssecretaris van SZW opgepakt. Ik zal uw verzoek om over de stand van zaken geïnformeerd te worden aan haar overbrengen.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Kan de minister reageren op de signalen dat de ILT tekortschiet op de handhaving t.a.v. cabotage, rij- en rusttijden en uitbuiting van chauffeurs?

**Antwoord:**

De inspectie geeft prioriteit aan de grootste maatschappelijke risico's, waaronder goederenvervoer over de weg. Om die reden vormt het onderwerp een prioritair programma in het Meerjarenplan van de ILT. De ILT werkt daarbij nauw samen met de Inspectie SZW. Zij voeren gezamenlijk handhavingsacties uit, waarbij de ILT controles op de rij- en rusttijden houdt en de Inspectie SZW handhaaft op schijnconstructies en sociale arbeidsomstandigheden. Over de laatste twee onderwerpen rapporteert de Inspectie SZW. Zowel de ILT als de ISZW stellen dit onderwerp in Europees verband aan de orde.

In het prioritair programma verkent de ILT tevens hoe dit risico het best aangepakt kan worden en welke mix aan instrumenten het meest effectief is. Dit is nog in ontwikkeling. Daarbij verkent de ILT ook de inzet van innovatieve methoden en het gebruik van data-analyse.

Laçin C. SP

**Vraag:**

Graag een reactie op de publicatie pilot "Schoon Belonen".

**Antwoord:**

De pilot "Schoon Belonen" heeft verschillende doelen: het bestrijden van zwerfafval, het vergroten van de maatschappelijke betrokkenheid, het inzamelen van goed te recyclen stromen en het verlagen van de maatschappelijke kosten.

De effecten van de pilots op deze doelen zijn onafhankelijk in kaart gebracht door Rijkswaterstaat.

Ik wil nu met de initiatiefnemers in gesprek om ook hun ervaringen te horen met de meetbare effecten op zwerfafval, en ook met de andere doelen zoals bewustwording.

De Raamovereenkomst Verpakkingen wordt geëvalueerd. Ik verwacht u daarover op korte termijn te kunnen informeren en neem daarbij ook de resultaten van de pilot "Schoon Belonen" mee.

Laçin C. SP

**Vraag:**

GenX - lozing. Is er een derde bedrijf dat loost? En wat staat ons nog te wachten?

**Antwoord:**

Zoals gemeld in de Tweede Kamerbrief over GenX in drinkwater (Kamerstuk 28089 nr. 53, d.d. 20 november 2017) zijn er in het oppervlaktewater in Noord-Brabant op twee locaties verhoogde concentraties in het oppervlaktewater aangetroffen. Deze concentraties liggen overigens onder de richtwaarde voor drinkwater zoals door RIVM gepubliceerd (0,15 microgram per liter).

Tijdens het WGO Water op maandag 27 november jl. heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken rond het onderzoek naar de bron van de verhoogde concentraties in Noord-Brabant en het feit dat er aanwijzingen leken te zijn voor de verklaring van de verhoogde concentraties. Naast de twee verhoogde concentraties zijn er geen andere locaties uit het brononderzoek van de waterschappen naar voren gekomen.

Het is te vroeg om te zeggen om welke bedrijven het eventueel gaat, het onderzoek hiernaar loopt nog. Dit onderzoek wordt uitgevoerd onder coördinatie van Omgevingsdienst Zuid-Oost Brabant. In de berichtgeving over dit onderwerp is de afgelopen dagen ook de naam van een bedrijf genoemd. Ik hecht aan grote zorgvuldigheid in dit proces. In deze fase van het onderzoek kan de bron nog niet worden aangetoond. Samen met alle betrokken bevoegde gezagen wordt hard gewerkt aan afronding van het onderzoek waarbij ik de bevoegde gezagen waar mogelijk zal faciliteren.

Zoals ik eerder heb aangegeven aan uw Kamer zal ik u zodra het genoemde onderzoek is afgerond informeren. Overigens wil ik herhalen dat de aangetroffen concentraties GenX dusdanig laag zijn dat het RIVM aangeeft dat er geen risico's zijn voor de gezondheid.

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Vraag:**

Kan TransLink organiseren dat veel meer reisdata gedeeld kunnen worden?

**Antwoord:**

Ik ben voorstander van het zo open mogelijk delen van de OV-chipkaart data, binnen de regels voor privacy en mededinging. Alle bij het openbaar vervoer betrokken overheden hebben met de vervoerders afgesproken om tot een open OV-informatiehuishouding te komen. Dat is vastgelegd in een intentieverklaring die door alle vervoerders en overheden is ondertekend. Deze intentieverklaring is 17 oktober jl., tezamen met de voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad aan uw Kamer toegezonden. Op dit moment worden de laatste voorbereidingen getroffen zoals een privacy impact analyse op de informatiehuishouding. Zodra dit af is verwacht ik dat spoedig het eerste informatieproduct kan worden opgeleverd. Het uiteindelijke doel is zo transparant mogelijk te zijn in alle OV data, dus naast de OV-chipkaart ook alle andere vervoerbewijzen (bus- en kruidvatkaartjes etc.) voor een zo groot mogelijk publiek.

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Vraag:**

Hoe kijkt de minister aan tegen het sneller bergen van voertuigen bij ongelukken door deze bijvoorbeeld aan de kant te schuiven?

**Antwoord:**

Om ongevallen snel te bergen en zo files te voorkomen, heb ik afspraken gemaakt met bergers over aanrijtijden, waarbij de ambitie is deze zo kort mogelijk te houden.

Gestrande voertuigen in de berm schuiven om deze na de spits te bergen heeft niet mijn voorkeur, omdat daarmee een onveilige situatie wordt gecreëerd. De berm moet immers vrij blijven van obstakels.

Incidenteel wordt deze werkwijze wel toegepast wanneer er bijvoorbeeld meerdere ongevallen in een gebied zijn, waardoor de bergingscapaciteit maximaal ingezet moet worden om de doorstroming op gang te houden. Dit is echter niet altijd mogelijk in verband met de aanwezigheid van een geleiderail.

Dijkstra,  
R.J.

VVD

**Vraag:**

Hoe kan de OV-betalmarkt toegankelijk worden gemaakt voor alle OV-aanbieders?

**Antwoord:**

De OV-betalmarkt is toegankelijk voor alle OV-aanbieders, immers al deze bedrijven kunnen gebruik maken van het OV-chipkaartsysteem. Naast de vervoerders zelf kunnen ook serviceverleners van mobiliteitsdiensten gebruik maken van dat systeem indien zij een Bedrijvenkaart status aanvragen bij Translink. Echter, het OV-chipkaart systeem is duur voor kleinschalige vervoersdiensten. Daarom is het goed dat nieuwe OV-betalmogelijkheden beproefd worden, zoals betalen met mobiel, bankpas of QR-code. Deze betaalwijzen zijn gebaseerd op internationale betaalstandaarden en maken het mogelijk dat met één betaalwijze voor verschillende modaliteiten kan worden betaald. Ik vind het een goede ontwikkeling dat het OV en andere mobiliteitsdiensten op die manier beter op elkaar aansluiten en elkaar kunnen versterken.