

Vergaderjaar 2013–2014

33 930 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 juni 2014

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 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013 (Kamerstuk 33 930 XII, nr.1).

De minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 12 juni 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

Vraag: 1

Hoeveel wordt er in totaal uitgegeven aan fietsprogramma's?

Antwoord:

In het lopende programma Beter Benutten hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets. In totaal wordt aan deze projecten een bedrag van € 137 miljoen uitgegeven, waarbij een kostenverdeling tussen rijk en regio wordt gehanteerd.

Voor het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» is in 2013 € 15 miljoen uitgegeven. Voor de periode 2014–2028 is nog € 206 miljoen beschikbaar.

Vraag: 2

Wat is de planning van de Uitvoeringsagenda Intelligente Transport Systemen (ITS)?

Antwoord:

De uitvoeringsagenda voor ITS betreft een periode van 10 jaar. Zoals bij de aanbidding van het actieprogramma Beter Geïnfomeerd op Weg in november vorig jaar (Kamerstuk 31 305, nr. 207) is aangegeven, wordt het programma eind 2014 voor het eerst procesmatig op voortgang geëvalueerd. In de jaren daarna wordt het ook periodiek inhoudelijk geëvalueerd, waarover ik uw Kamer zal informeren. Elk jaar wordt een programmaplan gemaakt, met de activiteiten, middelen en effecten in relatie tot de transitiepaden en doelstellingen van het actieprogramma. Voor het jaar 2014 zijn hierover reeds afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat voor de uitvoering.

Vraag: 3

Is het dubbel opstaptarief in de treinketen nu volledig en definitief verleden tijd?

Antwoord:

Ja, sinds 20 maart 2013 wordt er geen dubbel opstaptarief in de treinketen meer gerekend. Dit is in een convenant vastgelegd.

Vraag: 4

In welke zin is de planuitwerking voor de Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen en de Zeetoegang IJmond een stap verder gekomen?

Antwoord:

De passage in het Jaarverslag doelt er voor de Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen op dat de planuitwerkingsfase medio 2013 is gegund en verloopt binnen de lijnen van de planning. De Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD), als basis voor de milieu effectrapportage, is begin 2014 gepubliceerd.

De planuitwerking van het project Zeetoegang IJmond verloopt volgens planning. De planuitwerking heeft geleid tot een milieu effectrapportage. De MER is nodig voor de ruimtelijke inpassing door middel van een PIP. Tevens is de opstelling van het DBFM-contract en aanbestedingsdocumenten grotendeels afgerond. Begin 2014 is gestart met de voorbereiding van de daadwerkelijke aanbesteding.

Vraag: 5

Kan een uitgebreidere toelichting worden gegeven bij het feit dat de projectbeslissingen voor sluis Eefde en de tracébeslissing voor de Beatrixsluis vertraagd zijn?

Antwoord:

De vertraging in de besluitvorming rond de extra sluiskolk voor sluis Eefde is vooral veroorzaakt door de aanvulling die gemaakt is voor het

Milieueffectrapport. Het betrof met name extra informatie over het niet gekozen alternatief Midden-Noord. In november 2013 heeft de commissie voor de m.e.r. een positief advies gegeven over het MER. De daaraan gekoppelde, benodigde bestemmingsplanwijzing door gemeente Lochem is vervolgens door wisseling van de gemeenteraad enigszins vertraagd en wordt nu voor de zomer verwacht.

Het Ontwerp-Tracébesluit voor de Beatrixsluis was conform planning eind 2013 gereed, maar kon pas worden vastgesteld nadat met de regio en de partijen betrokken bij de inpassing van dit project in de Nieuwe Hollandse Waterlinie, overeenstemming kon worden bereikt. Omdat de Nieuwe Hollandse Waterlinie zal worden genomineerd voor plaatsing op de UNESCO-werelderfgoedlijst, is aanvullend onderzoek gedaan en zijn enkele planaanpassingen doorgevoerd om de beoogde nominatie niet in gevaar te brengen. De vertraging bedroeg ca. 3 maanden.

Vraag: 6

Is het programma Beter Benutten bedoeld om de aanleg en verbreding van wegen te vervangen of is het én beter benutten én aanleggen en verbreden van wegen?

Antwoord:

De mobiliteit in Nederland blijft groeien. Als distributieland blijft het daarom nodig om te investeren in een robuuste infrastructuur om zo onze steden bereikbaar te houden. We kunnen de groei van mobiliteit echter niet langer alleen opvangen met meer infrastructuur. De hoeveelheid en soort mobiliteit verandert bovendien, door toenemende verstedelijking, verduurzaming en innovatieve informatisering.

Daarom kies ik naast bouwen ook voor oplossingen die gericht zijn op betere benutting van de beschikbare infrastructuur en op het faciliteren van ander reisgedrag, bijvoorbeeld spitsmijden, niet reizen of kiezen voor een ander vervoermiddel.

Vraag: 7

Kan worden aangegeven of alles volgens planning verloopt om te komen tot Commissies van Regionaal Overleg (CRO's)?

Antwoord:

De wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML, Staatsblad 2008, 551) verplicht het bevoegd gezag voor regionale burgerluchthavens waarvoor een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld tot het instellen van regionale overlegcommissies. Deze vervangen de milieucommissies voor de milieuhygiëne. Het Rijk is het bevoegd gezag voor de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, t.w. Eelde, Maastricht, Rotterdam, Lelystad en Twente. In de Regeling Commissie Regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis (Staatscourant, nr. 17024, 21 augustus 2012) heeft het Rijk nadere regels omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van deze commissies vastgelegd. Op grond van deze regeling is er inmiddels voor de luchthaven Eelde, Rotterdam en Maastricht een commissie regionaal overleg (CRO) ingesteld en van start gegaan. Op voordracht van de regio is door het Rijk voor elk van deze commissies een onafhankelijke voorzitter benoemd. Voor de luchthavens Twente en Lelystad zijn de voorbereidingen voor de instelling van de CRO gaande. Bij de militaire luchthaven Eindhoven is de Commissie van overleg en voorlichting milieu (COVM) actief.

Vraag: 8

- a. Welke afspraken zijn er nu precies in ICAO-verband gemaakt met betrekking tot de invoering van een mondiaal systeem voor emissiereductie in 2020?

- b. Wat hebben deze afspraken voor gevolgen voor de Nederlandse en Europese luchtvaart?

Antwoord:

- a. – Ontwikkeling van een ontwerp voor een mondiaal systeem ter besluitvorming tijdens de Algemene Vergadering van ICAO in september 2016
- Het besluit in 2016 is gericht op de beoogde invoering van een mondiaal systeem in 2020
- Tot de invoering van een mondiaal systeem zijn regionale systemen mogelijke indien er sprake is van wederzijdse instemming en/of het ontwikkelingslanden betreft.
- b. – Tot en met 2016 voldoen aan een EU ETS alleen voor intra-Europese vluchten (zie Brief Kamerstuk 22 112, nr. 1846)
- In de periode na 2016 zal in EU kader in het licht van de uitkomsten Algemene Vergadering van ICAO inzake global market bases measures worden gezien welke variant van het EU ETS van toepassing blijft.
- Wanneer in 2020 tot invoering van een mondiaal systeem zal worden overgegaan zal dit een gelijk speelveld binnen de internationale burgerluchtvaart bevorderen

Vraag: 9

Zijn er in 2013 nog andere maatregelen getroffen om het risico van vogelaanvaringen te beperken dan het vrijwillig onderwerpen van hectaren grond?

Antwoord:

Naast het foerageerspoor is ook op de drie andere sporen die in het convenant zijn afgesproken te weten het technisch spoor, populatiebeheer en voorkomen nieuwe vogelaantrekkende werking, voortgang geboekt.

- Inzake het technische spoor heeft de luchthaven Schiphol aan het begin van 2013 een contract getekend met de firma ROBIN Radar Systems voor de start van een proef met een vogelradarsysteem op Schiphol. Voorts zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de vogeldetectieradar. Deze afspraken zijn vastgelegd in het document «Sectorafspraken project Vogeldetectiesysteem 18R-36L».
- Voor wat betreft het spoor populatiebeheer zijn er in 2013 rond Schiphol ganzen gevangen en gedood met CO₂ op basis van een ontheffing in de provincie Utrecht en een aanwijzing in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Het totaal aantal gedode ganzen is 9.627.
- Ten aanzien van het voorkomen van nieuwe aantrekkende werking wordt een voorstel ontworpen om in de toekomst de vogelaantrekkende werking van aanleg van nieuwe/vervangende natuur kan worden beoordeeld. Dit zal in 2014 verder worden uitgewerkt.

Vraag: 10

Wat is het effect op het beleid geweest van het feit dat Nederland grotendeels voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit?

Antwoord:

Nu Nederland grotendeels voldoet aan de normen zal het luchtkwaliteitsbeleid zich primair richten op verdere verbetering van de gezondheid. Zoals in de brief over Modernisering Milieubeleid (Kamerstuk 28 663, nr. 55) is aangegeven, zal ik bekijken welke wegen we kunnen inslaan om de blootstelling van burgers aan verontreinigde lucht verder terug te dringen.

Vraag: 11

- a. Wordt met maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit alleen op de hardnekkige knelpunten ingezet nu Nederland grotendeels voldoet aan de Europese normen?
- b. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, het zou te beperkt zijn onze inspanning alleen te richten op het wegnemen van knelpunten. Het gaat er om dat de luchtkwaliteit overal in Nederland beter wordt. De maatregelen die in het NSL staan, zijn gericht tenminste te voldoen aan de normen. Alle maatregelen die in het NSL staan moeten worden uitgevoerd, en dat zijn niet alleen de maatregelen gericht op hardnekkige knelpunten. Maatregelen worden op verschillende schaalniveaus genomen, landelijk, regionaal en lokaal. Naast het aanpakken van knelpunten met behulp van het NSL zet in mijn beleid voort met het oog op verbetering van de gezondheid. Ik verwijs in dit verband ook naar mijn brief over Modernisering milieubeleid.

Vraag: 12

Waren de overschrijdingen van stikstofdioxide en fijnstof er ook geweest indien de maximale snelheid in Nederland niet was verhoogd?

Antwoord:

Ja. Verhogen van de snelheid leidt niet tot extra overschrijdingen want voorafgaand aan verhoging van snelheden zijn de effecten op luchtkwaliteit berekend om zeker te stellen dat dit niet zal leiden tot nieuwe overschrijdingen.

Vraag: 13

Wat is de verdere planning met betrekking tot SWUNG-2 (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid)?

Antwoord:

De hoofdlijnen voor Swung-2 waarover de Kamer bij brief van 28 maart 2013 (Kamerstuk 32 252, nr. 52) is geïnformeerd zijn de afgelopen periode in samenwerking met de andere overheden verder uitgewerkt. De vertaling daarvan naar ontwerpregelgeving vindt thans plaats in het kader van de voorbereiding van de Omgevingswet. De voorgenomen wijziging van de geluidregelgeving volgt daarmee de planning van de Omgevingswet. Inwerkingtreding van Omgevingswet is voorzien voor medio 2018.

Vraag: 14

Waaruit bleek in 2013 dat er een modernisering van het milieubeleid nodig zou zijn, zoals de Staatssecretaris onlangs naar de Kamer heeft gestuurd?

Antwoord:

Op 24 april 2014 heeft u mij schriftelijke vragen gesteld als inbreng voor een schriftelijk overleg over de Modernisering van het Milieubeleid. Door verschillende fracties is in dit kader gevraagd naar een nadere duiding van de vernieuwing en modernisering van het milieubeleid en de achterliggende redenen daarvoor. Voor beantwoording van deze vraag verwijs ik u daarom naar mijn brief met antwoorden op de gestelde vragen die ik uw Kamer op 5 juni 2014 heb toegezonden.

Vraag: 15

Welke impact hebben langjarige contracten van gemeenten met afvalverwerkingsbedrijven op de inzameling en recycling van huishoudelijk afval?

Antwoord:

- De langjarige contracten stellen afvalverwerkers in staat om te investeren en te innoveren, daarmee worden kosten gereduceerd.
- Het is de rol van gemeenten om op verstandige wijze om te gaan met het afsluiten van contracten. In de wet Milieubeheer is namelijk opgenomen dat gemeenten de zorgplicht hebben voor de inzameling en verwerking van huishoudelijk afval.
- Samen met gemeenten werken we nu aan een gezamenlijke publiek kader en de uitvoering daarvan. Met als doel dat gemeenten dit kader en bijbehorende principes als uitgangspunt nemen om tot 75% scheiding in 2020 te komen.
- De impact hiervan zal zijn dat nieuwe contracten zich richten op meer afvalscheiding en dus ook het verhogen van recycling.

Vraag: 16

Hoe staat het met de voortgang van gescheiden inzameling en recycling van afval bij de rijksoverheid?

Antwoord:

Het Rijk heeft in 2013 besloten voor alle kantoorgebouwen het afval te gaan scheiden. Deze maatregel komt voortaan ook in de contracten voor de verwerking van het kantoorafval te staan. Daarnaast is per 1 januari 2014 een rijks inkoopmanager Afvalzorg en Grondstoffenmanagement gestart. Deze borgt de gescheiden inzameling en verwerking van het kantoorafval in de rijkscontracten.

Vraag: 17

Hoe is het met de dijken, duinen en kunstwerken gesteld die vallen onder de categorie «nader onderzoek»?

Antwoord:

De verlengde derde toetsing is in 2013 is afgerond. De Landelijke rapportage 2012–2013, Verlengde derde toetsing primaire waterkeringen heb ik met aanbiedingsbrief 26 februari 2014 (Kamerstuk 31 710, nr. 32) aan de Kamer verzonden. Doel van deze toetsing was er speciaal op gericht om zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de categorie «nader onderzoek nodig». Dat is goed gelukt. Van de 234 km. dijken en duinen die behoorden tot de categorie «nader onderzoek nodig» resteert 39 km. Van de 375 kunstwerken die behoorden tot de categorie «nader onderzoek nodig» resteren 110 kunstwerken.

Vraag: 18

- a. Waarom zijn verschillende cijfers nog niet beschikbaar in de tabel op pagina 50?
- b. Wanneer zijn deze cijfers wel bekend?

Antwoord:

De monitor Infrastructuur en Ruimte wordt elke twee jaar door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) opgesteld. De eerste vervolgmeting verschijnt in september 2014. De indicator «Internationale concurrentie Nederlandse regio's» zal in deze vervolgmeting echter niet geactualiseerd worden door het ontbreken van nieuwe basisgegevens. De indicator voor efficiënt gebruik van de ondergrond is nog niet beschikbaar omdat deze nog wacht op de uitwerking van het beleid in de Structuurvisie Ondergrond (in ontwikkeling). Voor de overige indicatoren zullen in september 2014 nieuwe gegevens door het PBL worden gepubliceerd en aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Vraag: 19

Waardoor komt het dat minder dan 90% van de afnemers is aangesloten bij de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG)?

Antwoord:

Het verslag van de Auditdienst Rijk (ADR) n.a.v. de wetsevaluatie BAG geeft antwoord op deze vraag. Het verslag van de wetsevaluatie en mijn reactie daarop is 25 april jl. naar de Kamer verzonden (Kamerstuk 33 926 nr. 1). De Auditdienst Rijk (ADR) geeft in het samenvattend verslag (bijlage bij Kamerstuk 33 926) het volgende aan: «*De BAG wordt meer en meer gebruikt door allerlei bestuursorganen, maar nog niet door alle, hoewel de Wet BAG hen daartoe wel verplicht*». En (ADR, 2014): «*Dat nog niet alle bestuursorganen intensief gebruik maken van de BAG heeft enkele redenen. Ten eerste hebben bestuursorganen vaak al registraties van adressen en gebouwen uit het verleden. Deze zijn dan precies toegesneden op hun taken die voortvloeien uit hun eigen wet- en regelgeving. De BAG heeft als basisregistratie een specifieke set van gegevens. En deze verschilt vaak enigszins van de registraties van adressen en gebouwen die al bestaan. Ten tweede zijn de investeringen en de inspanningen die bestuursorganen moeten plegen om de BAG te integreren in hun werkprocessen groot. Bestuursorganen wachten soms liever een moment in de toekomst af (bijvoorbeeld bij de vervanging van oude systemen, reorganisaties), om gebruik te gaan maken van de BAG. Dat is wanneer in hun ogen de baten opwegen tegen de kosten. Ten derde is de feitelijke juistheid van de gegevens in de BAG nog niet optimaal. Dit komt mede doordat het huidige systeem van monitoring, handhaving, toezicht en bijsturing op dit moment onvoldoende bijdraagt aan de verbetering van de BAG. Het systeem van inspecties is enigszins en sluit niet meer aan op moderne rijksbrede inzichten en ontwikkelingen op dit vlak. Ten vierde staat het een creatief en innovatief gebruik van de gegevens in de BAG door ze bijvoorbeeld te koppelen met die van andere (basis)registraties nog in de kinderschoenen. Bestuursorganen en bedrijven experimenteren hier wel steeds vaker mee en boeken ook resultaten. De beoogde effecten (efficiëntere taakvervulling, fraudebestrijding, lastenverlichting, kwalitatieve baten en benutting door private gebruikers) zijn nog maar gedeeltelijk gerealiseerd*»

In mijn reactie ga ik nader in op de verschillende aanbevelingen die de ADR doet.

Vraag: 20

Wanneer kan de Kamer de resultaten van de herplanning van de Basisregistratie Ondergrond (BRO) verwachten?

Antwoord:

De resultaten van de herplanning van de Basisregistratie zullen in de beantwoording van de Kamervragen naar aanleiding van het Wetsvoorstel BRO meegenomen worden. Ik verwacht mijn antwoord spoedig na het zomerreces aan de Kamer toe te kunnen sturen.

Vraag: 21

Waarom is de realisatie van de BRO weerbarstig?

Antwoord:

Bij de realisatie van de BRO zijn een groot aantal partijen betrokken. Het op een lijn brengen van de verschillende belangen en het tegelijkertijd kunnen voldoen aan de eisen aan een basisregistratie kost veel overleg en daarmee een lange doorlooptijd. In de beantwoording van de Kamervragen naar aanleiding van het Wetsvoorstel BRO zal ik aangeven op welke wijze ik daarmee om wil gaan.

Vraag: 22

Gaat de Crisis- en herstelwet integraal op in de Omgevingswet? Zo niet, welke delen gaan wel en welke delen gaan niet in de Omgevingswet op?

Antwoord:

De functionaliteiten van de Crisis- en herstellwet (Chw) worden opgenomen in de Omgevingswet. Een deel uit hoofdstuk 1 van de Chw is gerelateerd aan de Algemene wet bestuursrecht (Awb), deze onderdelen worden opgenomen in de Awb en niet in de Omgevingswet.

Vraag: 23

Hoe komt het dat er in hoofdstuk 13, Ruimtelijke ontwikkeling, in het kader van Gebiedsontwikkeling 0 euro was geraamd voor subsidies, maar daar toch 48.000 euro aan is uitgegeven?

Antwoord:

Betreft een subsidietoekenning aan het Regiecollege Waddengebied. De uitgaven waren begroot onder het financieel instrument opdrachten voor gebiedsontwikkeling. Aangezien het hier een subsidie betrof is het budget overgeheveld naar het financieel instrument Subsidies.

Vraag: 24

Welke verplichten waren in 2012 aangegaan, waardoor ter compensatie het budget voor Ruimtelijke ontwikkeling met 29 miljoen euro is verlaagd?

Antwoord:

De verplichtingen die in 2012 zijn aangegeven betreffen:

Inhuur van een Rijksadviseur Infrastructuur en Stad in het kader van de Actie agenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AAARO) 2013–2016 voor een bedrag van € 0,5 miljoen.

Een 2 jarige gebundelde opdracht 2013/2014 (met het oog op efficiëntievoordelen en kostenbesparing) aan Geonovum (€ 1,8 miljoen) betreffende:

- Coördinatie, stimulering en ondersteuning van de implementatie van INSPIRE.
- Ondersteuning in het programma Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT)
- Beheer en ontwikkeling van standaarden in het kader van Digitale ruimtelijke ontwikkeling(RO).
- Ontwikkeling en monitoring van de beleidsnota Gideon.

Een opdracht aan het Kadaster (€ 14,1 miljoen) betreffende het beheer, de exploitatie en/of doorontwikkeling van:

- de basisregistraties adressen en gebouwen (BAG),
- de basisregistratie topografie (BRT),
- de basisregistratie kadaster (BRK),
- digitale ruimtelijke ontwikkeling (DRO) en,
- Publieke Dienstverlening op de Kaart (PDOK).

Een subsidietoekenning aan de Stichting Bureau Commissie voor de M.E.R. (€ 3,6 miljoen).

Een subsidietoekenning aan het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie (€ 3 miljoen) in het kader van de AAARO ten behoeve van het programma Stad en Regio, stedelijke Transformatie en Innovatieve vormen opdrachtgeverschap.

De resterende verlaging van het verplichtingenbudget met € 6 miljoen is technisch van aard en was nodig om het verplichtingenbudget aan te laten sluiten met de meerjarige uitgavenramingen.

Vraag: 25

Waarom is er sprake van een versnelde opdrachtverstrekking aan het Kadaster voor 14 miljoen euro?

Antwoord:

De opdracht aan het Kadaster wordt altijd in het jaar,voorafgaand aan het jaar waarop de opdracht betrekking heeft, gegeven. Er is dus niet zozeer

sprake van versnelde opdrachtverstrekking als wel van normale opdrachtverstrekking.

Conform bovengenoemde systematiek is de verplichting m.b.t. 2014 in 2013 vastgelegd; hiervoor was een verplichtingschuif noodzakelijk; de kasrealisatie vindt plaats in 2014.

Vraag: 26

Kunt u toelichten waarom er geen beroep is gedaan op de garantieregeling bodemsaneringskredieten midden- en kleinbedrijf en waar het bestemde budget van 65 miljoen euro uiteindelijk voor is aangewend?

Antwoord:

Kennelijk heeft het midden- en kleinbedrijf geen aanleiding gehad aanspraak te maken op de betreffende garantieregeling. De verplichtingenruimte die niet is benut, vervalt. Er is geen kasbudget (uitgaven) mee gemoeid.

Vraag: 27

Wat is de toegevoegde waarde van het programma «smart cities»?

Antwoord:

Nieuwe technologieën en data brengen kansen voor bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en internationale concurrentiepositie, maar ook nieuwe opgaven met zich mee. In het programma «smart cities» worden deze kansen en opgaven verkend. Dit gebeurt onder andere door het inzetten van ruimtelijk ontwerp. In gezamenlijkheid met bedrijven, kennisinstellingen en gemeenten worden strategieën ontwikkeld hoe deze kansen van «smart cities» kunnen worden benut, hoe partijen daar vanuit hun eigen rol aan kunnen bijdragen en welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn.

Vraag: 28

Waarvoor moest er bij Ruimte voor de Rivier een schadevergoeding van 3,4 miljoen euro worden verstrekt en waarom kon dit niet van tevoren worden ingeschat?

Antwoord:

Het dossier Beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» loopt vanaf 1997. Sinds die tijd zijn een twintigtal claims ingediend. Het ging vaak om substantiële bedragen. Een aantal van deze claims is afgewezen, een aantal toegevoegd. Altijd op basis van een advies van de hiertoe ingestelde onafhankelijke Schadecommissie. Vanaf het begin was onduidelijk of een schadeclaim wel of niet gehonoreerd zou gaan worden, voor welk bedrag en vooral ook wanneer een eventuele uitbetaling tot stand zou komen. Sommige dossiers, zoals het onderhavige, hebben een proces van jaren doorlopen met juridische procedures die wisselend verliepen. Begrotingstechnisch is dit altijd lastig geweest, omdat onduidelijk was met welke bedragen, wanneer rekening gehouden moest worden. Met het Ministerie van Financiën zijn hier in het verleden goede afspraken over gemaakt, zodat een eventuele bulkbetaling zonder problemen uitgekeerd kon worden indien het niet van de eigen begroting gehaald kon worden. Sinds VROM en VenW gefuseerd zijn, is er, tot deze uitkering, geen sprake meer geweest van uitkeringen in dit dossier.

Vraag: 29

Hoe controleert het Rijk op welke manier het Regionaal College Waddengebied het subsidiegeld spendeert?

Antwoord:

Het rijk is met twee leden vertegenwoordigd in het RCW. De leden van het RCW stellen de begroting en de jaarrekening vast en hebben daarmee directe invloed op de financiële gang van zaken binnen het RCW.

Vraag: 30

Waarom zijn de bodemsaneringsmiddelen naar het Gemeente- en het Provinciefonds overgeheveld?

Antwoord:

Het kabinet Balkenende IV heeft van decentralisatie een belangrijk speerpunt gemaakt in zijn beleid om zo de gemeenten en provincies meer beleidsvrijheid te geven en de interbestuurlijke lasten te verminderen. Dit speerpunt is vastgelegd in bestuurlijke akkoorden met VNG (Samen aan de slag, 4 juni 2007) en IPO (4 juni 2008).

Sinds 2010 worden de bodemsaneringsmiddelen door een decentralisatie-uitkering binnen het gemeente- en provinciefonds verdeeld. De wens van zowel gemeenten, provincies als het Rijk om diverse taken en verantwoordelijkheden, waaronder die op bodemgebied, decentraal neer te leggen, wordt zo ingevuld. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de verschillende partijen in het bodemconvenant 2010–2015.

Binnen de decentralisatie-uitkering bodem is het mogelijk om middelen in te zetten in zowel stedelijk als landelijk gebied en is er geen scheiding meer tussen programmamiddelen en apparaatskosten. De besteding is in dat opzicht vrij evenals de prioritering door het bevoegd gezag.

Vraag: 31

Bent u ook betrokken bij de controle op USONA (Uitvoeringsorganisatie Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen), opdat het geld voor het rioolzuiveringsproject in Bonaire rechtmatig wordt besteed?

Antwoord:

Ja, lenM controleert USONA op dat deel van het budget (€ 5 miljoen) dat door lenM beschikbaar is gesteld voor het rioolzuiveringsproject (RWZI), opdat dit rechtmatig wordt besteed. Dit deel van de subsidie maakt geen onderdeel uit van het EU-fraude onderzoek. De controle is juridisch vastgelegd in het subsidiecontract met USONA. De Europese Commissie financiert het grootste deel van het project (€ 20 miljoen) en controleert USONA opdat het geld rechtmatig wordt besteed. (U)SONA valt overigens onder de verantwoordelijkheid van de Minister van BZK.

Vraag: 32

Wanneer zijn de gegevens voor 2013 bij de indicator lokale luchtkwaliteit NO₂ beschikbaar?

Antwoord:

De gegevens van de lokale luchtkwaliteit over het jaar 2013 moeten op 1 oktober 2014 aan de Europese Commissie worden gerapporteerd.

Vraag: 33

Wanneer is het aantal ernstig verkeersgewonden voor 2013 bekend?

Antwoord:

In december 2014 kan ik u de brief over het aantal ernstig gewonden 2013 sturen. Dan heb ik de gegevens beschikbaar.

Vraag: 34

Kan voor de subsidies aan de maatschappelijke organisaties onder hoofdstuk 14 per organisatie worden aangegeven wat het doel is en hoe dat afrekenbaar is?

Antwoord:**Doelstelling SWOV**

Doel van de SWOV-subsidie is het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

- a. wetenschappelijk onderzoek, met als doel uitbreiding van kennis ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de verkeersveiligheid integraal wordt benaderd, of
- b. kennisverspreiding verkregen uit het wetenschappelijk onderzoek, bedoeld in de aanhef en onder a.

Afrekenbaarheid (doeltreffendheid)

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de toelichting (paragraaf 2.4) van de subsidieregeling. Kort samengevat staat daar:

In algemene zin kan worden geconstateerd dat de subsidie doeltreffend is in de zin dat de Minister zelf duidelijk kan zorgen dat de onderzoeken die SWOV verricht bijdragen aan de beleidsvragen en -maatregelen van lenM. Er zijn over de afgelopen jaren ook vele concrete onderzoeksrapporten van SWOV verschenen die als onderdeel van de onderbouwing van beleidsmaatregelen zijn gebruikt. Met name kunnen worden genoemd de verschillende verkenningen die de SWOV de afgelopen jaren heeft uitgebracht, maar ook de analyse van de verkeersveiligheidscijfers en de onderzoeken met betrekking tot verkeersveiligheid motorrijders hebben direct hun impact op het beleid gehad. Na afloop van het jaar rapporteert de SWOV schriftelijk over de besteding van de subsidie op basis waarvan I&M besluit over de subsidievaststelling.

Doelstelling VVN

Doel van de VVN-subsidie is het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

- a. beleidsbeïnvloeding van overheden, of
- b. gedragsbeïnvloeding van burgers.

Afrekenbaarheid (doeltreffendheid)

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de toelichting (paragraaf 2.4) van de subsidieregeling. Kort samengevat staat daar:

In algemene zin kan worden geconstateerd dat de subsidie doeltreffend is in de zin dat de Minister van lenM zelf duidelijk kan zorgen welke activiteiten VVN verricht voor de subsidie. Er zijn over de afgelopen jaren verschillende concrete projecten door VVN uitgevoerd en opgestart op het terrein van verkeersveiligheid dankzij de subsidie van de Minister van lenM. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van het meldpunt verkeersveiligheid: hier kunnen meldingen rondom verkeersveiligheid worden gedaan, waarbij burgers worden geactiveerd zich zelf in te zetten voor de verkeersveiligheid in de eigen buurt. Na afloop van het jaar rapporteert VVN schriftelijk over de besteding van de subsidie op basis waarvan I&M besluit over de subsidievaststelling.

Doelstelling Team Alert

Het doel van de subsidie TA is het uitvoeren van activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid voor jongeren van 12 tot en met 24 jaar, gericht op:

- a. het creëren van bewustwording bij verkeersdeelnemers van 12 tot en met 24 jaar door het realiseren van verandering in kennis, houding en risicoperceptie ten aanzien van verkeersveiligheid via educatieve projecten en voorlichtingscampagnes, en
- b. het versterken van participatie van jongeren van 12 tot en met 24 jaar bij beleidsontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid

Afrekenbaarheid

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de toelichting (Staatscourant 2011 nr. 17491, paragraaf 3) van de subsidieregeling. De Minister voert jaarlijks overleg met TeamAlert over

het concept activiteitenplan om zo sturingsmogelijkheden te geven zodat beleidsdoelstellingen van het ministerie ook daadwerkelijk worden meegenomen. Het jaarlijkse activiteitenplan bestaat uit een mix van educatieve projecten, voorlichtings- en communicatiecampagnes die zich richten op het vergroten van de verkeersveiligheid onder jongeren van 12 tot en met 24 jaar. Na afloop van het jaar rapporteert TA schriftelijk over de besteding van de subsidie op basis waarvan I&M besluit over de subsidievaststelling.

Doelstelling campagne Fietsverlichting

Het doel van de subsidie «campagne fietsverlichting» aan de Fietsersbond is het uitvoeren van een campagne ter stimulering van het gebruik van fietsverlichting samen met andere maatschappelijke organisaties en hun vrijwilligers zoals VVN, RAI, BOVAG en de regionale organen verkeersveiligheid. Het voeren van werkende voor- en achterlichten vergroot de verkeersveiligheid van deze kwetsbare doelgroep.

Afrekenbaarheid

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de subsidiebeschikking: de in het projectplan opgenomen activiteiten moeten worden uitgevoerd. Bij het aanvragen van de subsidievaststelling is nagegaan in welke mate de activiteiten uit het projectplan zijn gerealiseerd. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het aantal fietsverlichtingsacties uitgevoerd op straat.

Doelstelling programma Blijf Veilig Mobiel

Het doel van de subsidie aan het programma Blijf Veilig Mobiel is het ontwikkelen van maatregelen om senioren te stimuleren en te helpen langer veilig en fit mobiel te blijven. Ouderenbonden, maatschappelijke organisatie en de regionale organen verkeersveiligheid werken samen om tot maatregelen te komen zoals een cursus scootmobiel en een keuze-wijzer elektrische fiets. ANBO is projectleider van dit programma.

Afrekenbaarheid

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de subsidiebeschikking: de in het projectplan opgenomen activiteiten moeten worden uitgevoerd. Bij het aanvragen van de subsidievaststelling is nagegaan in welke mate de activiteiten uit het projectplan zijn gerealiseerd. Hierin is opgenomen welke concrete maatregelen uitgewerkt zullen worden. Bij het aanvragen van de subsidievaststelling is nagegaan in welke mate de maatregelen zijn uitgewerkt tot concrete producten zoals een handleiding voor het (veilig) organiseren van een fietstocht.

Doelstelling project «Veilig en bewust op de fiets»

Het doel van de subsidie aan TNO is om innovatief onderzoek ter verbetering van de fietsveiligheid van senioren mogelijk te maken. TNO werkt samen met de Fietsersbond en Roessingh Research&Development aan de ontwikkeling van een feedforward systeem voor op de fiets: een systeem dat fietsers vooraf waarschuwt voor gevaarlijke situaties.

Afrekenbaarheid

De afrekenbaarheid (doeltreffendheid) van de subsidie is aangegeven in de subsidiebeschikking: de in het projectplan opgenomen activiteiten moeten worden uitgevoerd. Bij het aanvragen van de subsidievaststelling is nagegaan in welke mate de activiteiten uit het projectplan zijn gerealiseerd. Bij het aanvragen van de subsidievaststelling is nagegaan in welke mate de afspraken uit de subsidiebeschikking zijn gerealiseerd. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het in kaart brengen van de problemen die ouderen ervaren tijdens het fietsen middels enquêtes en focusgroepen en de haalbaarheid om tot een waarschuwingssysteem te kunnen komen.

Doelstelling project «Het vergevingsgezinde fietspad»

Het doel van de subsidie aan RoyalHaskoningDHV is om innovatief onderzoek ter verbetering van de fietsveiligheid van senioren mogelijk te maken. RoyalHaskoningDHV werkt samen met de Fietzersbond en de Rijksuniversiteit Groningen aan maatregelen om fietspaden veilig te maken voor (oudere) fietsers, meer vergevingsgezind. Deze maatregelen dragen bij aan het terugdringen van het aantal enkelvoudige fietsongevallen, omdat je makkelijker koers/balans kunt houden en er ruimte is voor foutcorrectie. Oo

Vraag: 35

Wat zijn vergevingsgezinde fietspaden?

Antwoord:

De term «vergevingsgezinde fietspaden» is de titel van een project dat uitgevoerd wordt door het samenwerkingsverband RoyalHaskoningDHV, Rijksuniversiteit Groningen en de Fietzersbond. Zij zijn tot deze naam gekomen, omdat zij maatregelen ontwikkelen om fietspaden veilig te maken voor (oudere) fietsers. Deze maatregelen dragen bij aan het terugdringen van het aantal enkelvoudige fietsongevallen, omdat je makkelijker koers/balans kunt houden en er ruimte is voor foutcorrectie. Ook zijn er geen obstakels op het fietspad.

Vraag: 36

Welke andere mogelijkheden ziet u, naast de OV-klantenbarometer, om de kwaliteit van het openbaar vervoer te beoordelen, zodat een goed beeld ontstaat van of de gestelde doelen ook worden gehaald?

Antwoord:

In aansluiting op de Lange Termijn Spooragenda 2 (LTSA 2) worden indicatoren uitgewerkt waarmee de verbeteringen in de deur-tot-deur reis, en daarmee dus ook in het OV, in beeld kunnen worden gebracht. In de uitvoeringsagenda van de LTSA is concreet de actie opgenomen (actie 43) om hiervoor door de vervoerders een dashboard te laten ontwikkelen. Zodra dit dashboard aan de OV en Spoortafels is besproken zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.

Vraag: 37

Hoe verklaart u het verschil tussen de begroting (851.000 euro) en de realisatie (€ 1.799.000) van subsidies voor openbaar vervoer?

Antwoord:

Het overgrote deel van het verschil wordt verklaard door mutaties die bij Voorjaarsnota 2013 hebben plaatsgevonden. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn middelen uit het opdrachtenbudget naar het subsidiebudget overgeboekt ten behoeve van de bestaande subsidies sociale veiligheid OV (een overboeking van € 250.000) en regionaal OV-systeem (een overboeking van € 150.000). Daarnaast is uit het budget voor Beter Benutten bij Voorjaarsnota 2013 circa € 300.000 toegevoegd aan het subsidiebudget OV voor fietsbeleid (bijdrage aan CNV). Het resterende deel van het verschil wordt verklaard door definitieve vaststelling en realisatie in 2013 van subsidies uit eerdere jaren.

Vraag: 38

- a. Hoeveel geld is er in 2013 netto naar spoor gegaan?
- b. Kan dit in een overzicht geplaatst worden, uitgesplitst naar spoorbeheer, -vervoer en regionaal spoor?
- c. Hoeveel is er in totaal aan concessievergoedingen binnengekomen in 2013?
- d. Hoeveel gaat er aan concessievergoedingen binnenkomen in 2014?

Antwoord:

a. en b.

Vanuit het Infrastructuurfonds is in 2013 is in 2013 € 2.126 miljoen aan ProRail betaald en € 135 miljoen aan Infrasppeed (zie ook het schema op pagina 80 van het jaarverslag):

ProRail:

- beheer, onderhoud en vervanging spoor: € 1.347 miljoen;
- aanleg spoor (incl. € 6 miljoen Betuweroute en € 4 miljoen RSP-projecten): € 896 miljoen;
- kapitaallasten ProRail: € 17 miljoen;
- afrekeningen ProRail: -/- € 134 miljoen.

Vanuit Begroting XII is € 60 miljoen aan (regionaal) spoor besteed (zie ook pagina 77 van het jaarverslag):

- bijzondere spoordiensten, inclusief actieplan groei op het spoor: € 32 miljoen;
- pilot ERTMS: € 10 miljoen;
- bodemsanering: € 9 miljoen;
- veiligheidsregio's: € 2 miljoen;
- terugbetaling voorschot EU-subsidie: € 1 miljoen;
- overige kleinere subsidies en opdrachten: € 6 miljoen.

Vanuit de BDU worden ook middelen besteed aan spoor maar daarover wordt niet separaat gerapporteerd aan/door IenM. Hiervoor kunnen de jaarverslagen van de betreffende decentrale overheden worden geraadpleegd.

- c. In 2013 is € 68 miljoen aan concessievergoedingen ontvangen, inclusief € 3 miljoen aan boete NS (zie ook pagina 42 en het schema op pagina 80 van het jaarverslag).
- d. In 2014 zal volgens de huidige prognose € 69 miljoen aan concessievergoedingen binnenkomen (eveneens incl. € 3 miljoen aan boete NS).

Vraag: 39

Waarom komen de cijfers bij de indicator spoorveiligheid pas in september 2014 naar de Kamer?

Antwoord:

Deze jaarlijkse cijfers bij de indicator spoorveiligheid komen van ILT. ILT baseert deze onder andere op de jaarverslagen over de spoorveiligheid die de spoorwegondernemingen jaarlijks moeten indienen. In het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (artikel 19, eerste lid) staat dat spoorwegondernemingen jaarlijks tot 30 juni gelegenheid hebben om deze jaarverslagen over het afgelopen kalenderjaar in te dienen. Zo gauw ILT deze van alle spoorwegondernemingen heeft ontvangen begint zij met de verwerking hiervan. In verband met de hiervoor benodigde tijd duurt dit tot september.

Vraag: 40

Betekent het feit dat er geen cijfers beschikbaar zijn voor geluidsknelpunten langs het spoor dat deze problematiek niet inzichtelijk is?

Antwoord:

De geluidsbelastingen langs het spoor worden inzichtelijk gemaakt via de zogeheten «geluidskaarten». Deze worden in heel Europa voor alle modaliteiten elke 5 jaar opgesteld. De meest recente geluidsk kaart heeft betrekking op de periode 2006–2011 en is te vinden <http://www.geluidspoor.nl/geluidregister.html>. Ook vindt in het MJPG (MeerJarenProgramma Geluidsanering) een inventarisatie plaats van alle geluidgevoelige objecten die voor maatregelen in aanmerking komen.

Daarnaast vindt er naleving plaats van de geluidproductieplafonds (GPP's) in het kader van de wet SWUNG. Het eerste nalevingsverslag verschijnt dit najaar.

Vraag: 41

Zijn er sinds 2009 uitgaven gedaan in het kader van geluidsreductie langs spoorwegen? Zo ja, kunt u dan toelichten welk effect die investeringen gehad hebben?

Antwoord:

Investeringen in het kader van geluidsreductie loopt via verschillende sporen:

- Vanuit de Wet geluidhinder (inmiddels vervangen door de wet SWUNG) liep tot op heden een saneringsprogramma waarvan de laatste projecten op dit moment worden afgerond. Er zijn binnen dit programma circa 27.000 woningen rond het spoor gesaneerd.
- Vanuit de wet SWUNG is het saneringsprogramma MJPG, MeerJaren-Programma Geluidsanering, opgestart waar vanuit investeringen worden gedaan in geluidreductie rond weg en spoor.
- Bij individuele tracébesluiten worden maatregelen genomen om de geluidseffecten van het betreffende project te compenseren.

Het totale effect van de geluidsmaatregelen wordt gemonitord via de geluidskaarten die iedere vijf jaar worden opgesteld voor alle modaliteiten waaronder het spoor (zie ook antwoord op vraag 40 Jaarverslag lenM).

Vraag: 42

Wanneer komen de cijfers over 2013 met betrekking tot sociale veiligheid NS naar de Kamer?

Antwoord:

In de tabel «kengetal sociale veiligheid NS» ontbrak één cijfer, namelijk het percentage reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident in 2013. Ik zal u dit cijfer zo snel mogelijk alsnog doen toekomen.

Vraag: 43

Hoe is de zin «De uitvoering van het voorstel leidt er mogelijk toe dat de uitgaven op het Infrastructuurfonds met € 119 miljoen moeten worden verlaagd» te rijmen met het eerdere bericht aan de Kamer (Kamerstuk 22 026, nr. 455), dat zowel de 119 miljoen euro dividendderiving als de verminderde vermogensopbouw als gevolg van het gekozen alternatief voor de Fyra worden gemitigeerd door additionele efficiency bij de NS en er geen compensatie uit het Infrastructuurfonds hoeft plaats te vinden?

Antwoord:

De Minister van Financiën heeft uw Kamer hierover geïnformeerd met zijn brief van 21 maart 2014 (Kamerstuk 22 026, nr. 455). Het is correct dat zowel de € 119 mln potentiële dividendderiving (lopend prijspeil) als de verminderde vermogensopbouw als gevolg van het gekozen alternatief voor de Fyra/V250 worden gemitigeerd door additionele efficiëncymaatregelen bij NS. Dit betekent dat hiervoor geen compensatie vanuit het Infrastructuurfonds hoeft plaats te vinden. In bovengenoemde brief is tevens gemeld dat de overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda geen invloed heeft op efficiency afspraken met de NS. De door u aangehaalde tekst is dus inmiddels achterhaald.

Vraag: 44

- a. Klopt het dat met de ontwikkelingen in 2014 de passage over de financiële afwikkeling van de problematiek met de Fyra, en dan met

name dat de 119 miljoen euro ten laste kan komen van het Infrastructuurfonds, achterhaald is?

- b. Klopt het dat er door de deal tussen NS en AnsaldoBreda geen sprake meer is van de mogelijkheid dat de 119 miljoen euro ten laste van het Infrastructuurfonds kan komen?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 43 Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013.

Vraag: 45

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de gesprekken tussen Financiën, NS en IenM over het opvangen van Fyra-verliezen via efficiëncymaatregelen? Wanneer wordt hier meer duidelijkheid over verwacht?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 43 Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013.

Vraag: 46

Waarom schrijft u dat het merendeel van de subsidies onder hoofdstuk 16, Spoor, conform planning is gerealiseerd, terwijl hier meer is uitgegeven dan begroot?

Antwoord:

Dit verschil wordt voornamelijk verklaard doordat de uitgaven in het kader van het actieplan groei op het spoor waren begroot op het Infrastructuurfonds, artikel 13.02 (zie pagina 79 van het jaarverslag) en niet op artikel 16 van begroting XII. Bij najaarsnota 2013 is hiervoor € 8,4 miljoen overgeheveld.

Vraag: 47

Wat is het gevolg voor de planning in de komende jaren wanneer de extra regionale luchthavencapaciteit niet bij 90%, maar bij 95% van de 510.000 vliegbewegingen wordt ingezet?

Antwoord:

Dit punt zal aandacht krijgen in het advies over de actualisering van de vraag- en capaciteitsprognose dat door de Staatssecretaris aan de heer Alders is verzocht om op te stellen in overleg met de luchtvaartpartijen. De verwachting is dat dit advies in de eerste week van juni door de Staatssecretaris wordt ontvangen. Het advies zal aan de Kamer worden verstuurd, zodat het tijdig betrokken kan worden bij het Algemeen Overleg op 26 juni a.s. over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Vraag: 48

Welke maatregelen gaat u nemen naar aanleiding van het feit dat de passeertijd van sluizen op de hoofdtransportassen al jaren niet aan de normen voldoet?

Antwoord:

Naar verwachting zullen de passeertijden de komende jaren verder verbeteren na uitvoering van het gepland onderhoud in Zeeland. Hierdoor neemt stremming door onderhoudswerkzaamheden en storingen naar verwachting af. Verder is de capaciteit bij de sluis bij Terneuzen op dit moment onvoldoende, waardoor de passeertijden achterblijven. Het oplossen van dat capaciteitsprobleem wordt aangepakt in het MIRT-project Gent-Terneuzen.

Vraag: 49

Kunt u de toename van NO_x- en CO₂-emissies in de binnenvaart verklaren en toelichten hoe u deze stijgende trend wilt keren?

Antwoord:

Hoewel de gemiddelde emissies per schip de laatste jaren zijn gedaald als gevolg van voortschrijdende normering voor scheepsmotoren, is de absolute emissie toch enigszins gestegen als gevolg van de groei van het vervoer over water. Na een dieptepunt en trendbreuk in 2009 als gevolg van de economische crisis is het vervoer over water weer toegenomen; de emissies van o.a. NO_x en CO₂ houden gelijke tred met deze volumegroei, totdat verdere schaalvergroting en vergroening doorzet. Nederland maakt zich in internationaal verband sterk voor het vergroenen van de binnenvaartvloot, zowel voor de nieuwe schepen als de bestaande vloot. Alleen via internationale maatregelen kan de binnenvaart zijn milieuprestatie verbeteren, zonder verstoring van het level playing field in West-Europa.

Vraag: 50

Wat is de daadwerkelijke daling van CO₂-uitstoot van auto's als u in ogenschouw neemt dat de uitstoot in de praktijk hoger kan zijn dan op papier?

Antwoord:

In het TNO-rapport Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen, dat ik op 17 juni 2013 aan uw Kamer heb toegestuurd (Kamerstuk 31 209, nr. 159) wordt ingegaan op het toegenomen verschil tussen praktijk- en typekeuringsverbruik.

In de conclusie op blz. 34 van dit rapport wordt vermeld dat als gevolg van het toegenomen verschil tussen praktijk- en typekeuringsverbruik de reducties in CO₂-emissies, die worden verwacht door het halen van de Europese CO₂-targets van 130 g/km in 2015 en 95 g/km in 2020, in de praktijk lager uit zullen vallen dan op grond van de typekeuringscijfers wordt verwacht. Grofweg kan gesteld worden dat in de praktijk mogelijk maar de helft van de op het normverbruik gerealiseerde reductie gehaald wordt. Daarom zet ik me in EU-kader ook in dat praktijk en typegoedkeuring goed op elkaar aansluiten.

Vraag: 51

Klopt het dat de uitstoot van CO₂ bij zeer zuinige auto's in de praktijk meer afwijkt dan bij auto's die op papier minder zuinig zijn?

Antwoord:

Dat klopt. Hiervoor wil u verwijzen naar het bij antwoord 50 genoemde TNO-rapport Praktijkverbruik zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen.

Vraag: 52

Is het mogelijk om vooruitlopend op eventuele aanpassingen binnen EU-verband de milieutestresultaten van auto's in overeenstemming te maken met de praktijk en dit al nationaal in te voeren?

Antwoord:

Europese regels ten aanzien van de Interne markt staan niet toe dat een lidstaat nationale eisen stelt aan de milieuprestaties van voertuigen.

Vraag: 53

Kunt u het saldo van de post 19.01.01, Opdrachten, na de overhevelingen ten behoeve van de werkzaamheden van Rijkswaterstaat (RWS), Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) en Agentschap NL toelichten?

Antwoord:

Op de post 19.01.01 Opdrachten is na de overhevelingen t.b.v. RWS, KNMI en AgentschapNL, per saldo sprake van een realisatie van € 876.000. Dit uitgavenbedrag kan als volgt worden gespecificeerd/toegelicht op onderstaande beleidsterreinen:

- € 652.000 t.b.v. het beleidsterrein Klimaat voor onder andere de uitwerking van de Lokale Klimaatagenda, de Roadmap/Klimaatagenda 2050, alsmede het Reductieprogramma Overige Broeikasgassen (ROB).
- € 130.000 t.b.v. het beleidsterrein Duurzame mobiliteit voor onder andere het programma Proeftuinen Truck van de Toekomst.
- € 94.000 t.b.v. het beleidsterrein Industrie, waarvan € 68.000 voor de in de toelichting genoemde opdracht aan de Stichting Koning Willem I.

Vraag: 54

Welk doel dienen de bijdragen aan elk van de internationale organisaties in het kader van klimaat?

Antwoord:

UNFCCC International Transaction Log

Het Klimaatsecretariaat houdt een logboek (International Transaction Log) bij van Europese en internationale transacties in emissierechten, bijvoorbeeld transacties die Nederland heeft verricht onder het CDM. Partijen bij het Kyoto-protocol, waaronder Nederland, zijn verplicht jaarlijks volgens een vastgestelde contributieschaal bij te dragen aan de kosten van het International Transaction Log.

UNFCCC Trust Fund for Supplementary Activities

De algemene verplichte bijdrage aan het Klimaatverdrag en het Kyoto-protocol (via de begroting Ministerie van Buitenlandse Zaken) wordt gebruikt voor het reguliere werkprogramma. Daarnaast zijn er aanvullende vrijwillige bijdragen gewenst voor het Trust Fund for Supplementary Activities (lenM begroting), waaruit activiteiten kunnen worden betaald waartoe landen in gezamenlijkheid hebben besloten tijdens klimaatconferenties, bijvoorbeeld voor een nieuw modern klimaatakkoord voor na 2020.

IPCC

Nederland (lenM begroting) draagt bij aan het IPCC Trustfund waaruit naast de bijdragen van de WMO en UNEP de activiteiten van IPCC worden bekostigd, teneinde periodiek de kennis over klimaatverandering en beleidsopties samen te vatten en te beoordelen. Ook de deelname van ontwikkelingslanden aan de vergaderingen van IPCC wordt hieruit gefinancierd.

Climate and Clean Air Coalition

Dit in 2012 opgerichte vrijwillige partnerschap van landen, wetenschappelijke instellingen, internationale organisaties en NGO's wil via gerichte initiatieven en projecten een lagere uitstoot van kortlevende stoffen (die zorgen voor klimaatopwarming en een slechtere luchtkwaliteit) bewerkstelligen. De problematiek is breed, en juist daarom heeft de CCAC gekozen voor een focus op terreinen met een grote klimaat winst.

Vraag: 55

Wat is de oorzaak van de verwachte stijging van SO₂-emissies in de komende jaren?

Antwoord:

De totale zwaveldioxide-uitstoot van de sector industrie, energie, raffinaderijen en afvalverwerking stijgt tot 2020 vanwege een toename

van de industriële productie en een toenemende koleninzet voor elektriciteitsopwekking in vooral nieuwe centrales.

Vraag: 56

Wat is de definitie van duurzaamheid bij het artikel 21 Duurzaamheid?

Antwoord:

De definitie die bij artikel 21 wordt gehanteerd is gelijk aan de algemene definitie van duurzaamheid zoals die gegeven is met het Brundtland-rapport (Brundtland, 1987) en luidt:

«Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij de behoeftebevrediging van huidige generaties die van toekomstige generaties niet mag benadelen.»

Vraag: 57

Wat zouden de cijfers van controles bij scheepvaart zijn, als de controles bij gevaarlijke stoffen wel waren meegenomen?

Antwoord:

Het aantal objectinspecties van scheepvaart zou met 1.476 toenemen.

Vraag: 58

Waarom zijn de audits bij het domein Rail – en wegvervoer achtergebleven bij de planning?

Antwoord:

Audits binnen railvervoer zijn relatief nieuw. In 2013 bleek in de praktijk dat de ingeschatte en op basis daarvan geplande gemiddelde audittijd substantieel te laag was. Voor de planning over 2014 is de audittijd dan ook op een realistischer niveau gebracht.

Audits bij een ondertoezichtstaande in het wegvervoer vinden plaats op vrijwillige basis. Deze audits vormen een eerste stap op weg naar het afsluiten van een handavingsconvenant. In 2013 kwamen uit de sector minder verzoeken voor een convenanttraject.

Vraag: 59

Bij welke sectoren lijkt de bereidheid om convenanten af te sluiten te zijn afgenomen? Heeft dit een andere reden dan het feit dat het afsluiten van convenanten arbeidsintensief is? Zo ja, welke?

Antwoord:

De inspectie constateerde vooral in het wegvervoer en de scheepvaart een afname van de bereidheid tot het afsluiten van handavingsconvenanten. In het wegvervoer willen de bedrijven meer tijd nemen voor het compliant maken van het bedrijfssysteem om te voldoen aan de voorwaarden van een convenant. In de zeevaartsector bestaan twijfels over de voordelen van het afsluiten van een handavingsconvenant.

Vraag: 60

Op welke wijze wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) invulling gegeven aan het beginsel «vertrouwen tenzij», met als doel om de toezichtlast voor burgers en bedrijven te willen beperken, wanneer de bereidheid tot het afsluiten van convenanten afneemt?

Antwoord:

De inspectie constateerde vooral in het wegvervoer en de scheepvaart een afname van de bereidheid tot het afsluiten van handavingsconvenanten. In het wegvervoer willen de bedrijven meer tijd nemen voor het compliant maken van het bedrijfssysteem om te voldoen aan de voorwaarden van

een convenant. In de zeevaartsector bestaan twijfels over de voordelen van het afsluiten van een handhavingconvenant.

Vraag: 61

Is de extra capaciteit die nodig is gebleken voor het toezicht op legionella van permanente aard? Hoe veel meer capaciteit was hiervoor nodig dan gepland?

Antwoord:

Vanwege de lage nalevingspercentages op het gebied van de legionella-preventie is in 2013 gestart met een intensivering en aanpassing van het toezicht. Daarbij verschoof de nadruk van objectinspecties op locatie (momentopname) naar administratiecontroles op kantoor (historische tijdreeks). Deze verandering in aanpak heeft in 2013 met de regulier beschikbare capaciteit geleid tot een lager aantal inspecties dan gepland. Nu de gewijzigde aanpak is doorgevoerd verwacht de inspectie vanaf 2014 met deze capaciteit het gewenste aantal van 2500 inspecties per jaar te kunnen realiseren.

Vraag: 62

Hoe komt het dat het aantal verleende vergunningen in de luchtvaart een stuk lager is dan gepland?

Antwoord:

In de planning zijn abusievelijk nog de vergunningen meegenomen die door Kiwa worden verleend. De inspectie verwachtte in 2013 zelf 6500 vergunningen te gaan verlenen. Uiteindelijk zijn minder vergunningen aangevraagd en verleend.

Vraag: 63

Op welke wijze voldeed de opslag van stoffen in landtanks onvoldoende aan de afspraken die in het kader van de taskforce Buncefield zijn gemaakt? Op welke wijze wordt hier verbetering in aangebracht?

Antwoord:

Voor de uitvoering van de afspraken zijn zowel bedrijven als het Wabo bevoegd gezag (gemeenten en provincies) verantwoordelijk. Meer dan de helft van de 162 bedrijven moest in 2013 de afspraken nog nakomen en twee derde van de vergunningen moest nog door het Wabo bevoegd gezag worden geactualiseerd. Die bedrijven hadden in 2013 onvoldoende voldaan aan de afspraken om een probleemanalyse te maken of een implementatieplan op te stellen om de problemen op te lossen. Over de bevindingen informeer ik u binnenkort via de Staat van veiligheid majeure risicobedrijven.

In mijn brief aan VNO-NCW van 28 januari 2014 heb ik aangegeven wat er gaat gebeuren. Er komt een Kwaliteitsimpuls PGS-richtlijnen en er is een onderzoek gestart naar de problematiek van doorverwijzingen in het Activiteitenbesluit. Bij beide onderzoeken zal het bedrijfsleven worden betrokken. Verder wordt de PGS 29 geactualiseerd; starten de BRZO-RUD's in 2014 een project om de achterstanden in de vergunningverlening de komende jaren weg te werken; en vindt er tenslotte een verkenning plaats naar de knelpunten PGS 29 met bedrijfsleven en het BRZO+overleg (waarin de Brzo-RUD's, Inspectie SZW, de Veiligheidsregio's, het OM en ILT deelnemen) en, indien mogelijk, aanvullende afspraken te laten maken om te komen tot een eenduidige interpretatie van richtlijn PGS 29 voor met name bestaande situaties.

Vraag: 64

Is de wijze van toezicht op de brandveiligheid bij Defensie – het beoogde systeemgerichte toezicht – dat vanwege bezuinigingen niet van de grond

komt en nu wordt uitgevoerd op de klassieke wijze, duurder? Zo ja, hoeveel duurder? Is dit permanent van karakter?

Antwoord:

Het toezicht op brandveiligheid wordt niet duurder aangezien de ILT daarvoor afspraken maakt met Defensie en deze afspraken vastlegt in een convenant. Het toezicht vergt op deze wijze minder inzet omdat kan worden volstaan met het monitoren van de convenanten.

Voor het milieutoezicht van de ILT zorgen de bezuinigingen bij Defensie voor vertraging bij het opzetten van managementsystemen. Daar verwacht de ILT meer capaciteit nodig te hebben dan gepland, omdat veelal nog klassiek moet worden gehandhaafd. De ILT verwacht dat Defensie drie jaar nodig heeft voor de verbetering in de managementsystemen.

Vraag: 65

Op welke wijze is of wordt de Kamer geïnformeerd over feit dat over 2013 bij de helft van de inspecties van de inzameling van afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen overtredingen zijn geconstateerd? Waaruit bestonden de overtredingen?

Antwoord:

Naast de informatie in het financieel jaarverslag van het rijk 2013 zal ik de Kamer met het jaarverslag ILT 2013 en het meerjarenplan ILT 2014–2018 verder informeren op dit punt. Deze stukken doe ik u voor het zomerreces toekomen.

In 2013 is de inspectie gestart met administratiecontroles op de door de Minister van Infrastructuur en Milieu verstrekte inzamelvergunningen voor scheepsafvalstoffen en afgewerkte olie. Hierbij wordt gecontroleerd of deze bedrijven de voorschriften uit de vergunning naleven. Hieronder vallen ook de bij de vergunningsverlening goedgekeurde acceptatiecriteria (AV-beleid, administratieve organisatie en interne controle (AO/IC). Veel overtredingen hadden betrekking op het niet naleven van het door deze bedrijven zelf opgestelde AV-beleid en AO/IC. In enkele gevallen waren ingehuurd inzamelmiddelen niet conform de vergunning aangemeld bij de vergunningverlenende instantie.

Vraag: 66

Is het feit dat bij de helft van de inspecties van de inzameling van afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen overtredingen zijn geconstateerd reden om de inspecties te intensiveren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, de inspectie intensificeert haar toezicht op de inzameling.

Vraag: 67

Welk deel van de gelden van de Brede Doeluitkering (BDU) gaat naar spoor in de regio?

Antwoord:

In de Wet BDU is opgenomen dat de verantwoordingsconstructie voor de doelmatige besteding van de BDU-gelden via decentraal en regionaal democratisch gelegitimeerde organen verloopt. De verantwoording over de BDU-gelden is geregeld in de Financiële-verhoudingswet. Sinds 2006 gebeurt deze verantwoording volgens de SiSa-systematiek (Single information, Single audit). Dat houdt in dat gemeenten en provincies slechts op één moment per jaar informatie aan het Rijk hoeven te leveren (Single information), en dat het Rijk bij het verifiëren van de rechtmatigheid van de bestedingen steunt op de accountantscontrole van de gemeente-/provincierekening («Single audit»). De SiSa-voorschriften

voorzien niet in een uitsplitsing van de uitgaven over de verschillende modaliteiten (o.a. spoor).

Bij de afwegingen die deze overheden maken met betrekking tot hun verkeers- en vervoersdoelen is het Rijk niet betrokken. Dit laat onverlet dat het de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio's is een goed systeem van openbaar vervoer te realiseren. Daarover wordt met de decentrale overheden aan de landsdelige en landelijke OV en Spoortafels gesproken. Aan die overlegtafels spreken we als ketenpartners niet alleen over de concrete vertaling van onze ambities naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen, maar ook over de uitvoering van deze ambities.

Vraag: 68

Kunt u toelichten welk bedrag uit de BDU gestemd is voor het Zuidas Dok, waar dit bedrag voor dient, of dit bedrag reeds voorzien was in de oorspronkelijke Zuidas Dok-begroting en met welke reden dit bedrag via de BDU loopt en niet via het Infrastructuurfonds/Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport?

Antwoord:

In de jaren 2013 en 2014 wordt in totaal € 32 mln via de BDU uitgekeerd aan de gemeente Amsterdam voor het project ZuidasDok. Dit bedrag is bestemd voor de reeds voorziene uitgaven aan het project. In de bestuursovereenkomst zijn afspraken vastgelegd ten aanzien van de verdeling van de kosten over de partijen. Amsterdam betaalt in de jaren 2013 en 2014 meer dan naar evenredigheid overeengekomen en krijgt hiervoor dientengevolge een bijdrage via de BDU. Een bijdrage aan de gemeente Amsterdam ten laste van het Infrastructuurfonds is begrotings-technisch niet mogelijk.

Vraag: 69

Kunt u een verband leggen tussen de Brede Doeluitkering (BDU) en de realisatie van beleidsdoelen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 67 uit het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag: 70

Kunt u een onderbouwing geven van het budget dat wordt uitgegeven via de Brede Doeluitkering (BDU)?

Antwoord:

In het jaarverslag 2013 is aangegeven dat er in 2013 € 2.046 mln. is uitgegeven via de BDU. De omvang van de BDU is oorspronkelijk in 2005 vastgesteld op basis van de oude regelingen voor infrastructuur, ov-exploitatie, verkeersveiligheid, etc. die in de BDU opgingen. Na 2005 heeft een aantal jaren naast indexering ook een jaarlijkse ophoging van 2,1% plaatsgevonden. Deze ophoging is vervolgens afgebouwd door achtereenvolgende kabinetten. Ook zijn enkele taakstellende kortingen op het BDU-budget toegepast.

Tussen 2005 en 2013 zijn tijdelijk extra bijdragen aan de BDU toegevoegd op basis van bestuurlijke afspraken inzake projecten op het terrein van o.a. Beter Benutten, overdracht regionale spoorlijnen en ActieProgramma Regionaal OV.

Vraag: 71

Kunt u een overzicht geven van de BDU-gelden per provincie en stads-regio, waarin zichtbaar wordt gemaakt welk deel van het budget naar exploitatie gaat en welk deel naar beheer en onderhoud van de OV-infrastructuur?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 67 uit het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag: 72

Kan een uitgebreidere toelichting worden gegeven op de overschrijdingen in artikel 98, Apparaatsuitgaven Kerndepartement?

Antwoord:

De overschrijding van de uitgaven voor eigen personeel ten opzichte van de oorspronkelijk vastgestelde begroting 2013 wordt veroorzaakt doordat in de oorspronkelijk vastgestelde begroting van 2013 de kosten voor personele exploitatie als materiële uitgaven waren begroot. Op grond van de Rijksbegrotingsvoorschriften dienen deze echter als personele uitgaven te worden verantwoord. Hierdoor is de realisatie personele kosten hoger dan de vastgestelde begroting.

De overschrijding van de uitgaven voor externe inhuur is het gevolg van uitgaven ten behoeve van beleidsprogramma's. Deze kosten moeten, conform de boekingsregels van BZK, als apparaatuitgaven worden verantwoord. Omdat het niet meer is toegestaan, zonder toestemming van de Minister van WenR, apparaatkosten te dekken met programma-gelden heeft dit tot een overschrijding van de oorspronkelijke begroting geleid.

De overschrijding van de ICT-uitgaven ten opzichte van de oorspronkelijk vastgestelde begroting 2013 wordt veroorzaakt doordat in de oorspronkelijk vastgestelde begroting van 2013 de kosten voor corporate (kantoor-)automatisering niet als specifieke ICT-kosten waren begroot maar als algemene materiële uitgaven. Hierdoor zijn de ICT uitgaven hoger dan de vastgestelde begroting.

Vraag: 73

Voldoet de inhuur externen aan de 13%-norm? Zo nee, hoeveel procent bedraagt het normpercentage over 2013?

Antwoord:

Voor een nadere toelichting op het aandeel van de uitgaven externe inhuur als percentage van de totale personele kosten en de afwijking ten opzichte van de gestelde norm van 10% wordt verwezen naar Bijlage 3 bij het jaarverslag.

Vraag: 74

Waarom is er nog steeds een overschrijding op inhuur vanwege ICT-projecten, wat ook al het geval was in 2008, 2009 en 2010 en wat voor 2010 verklaard werd met de stelling dat ICT-projecten zoals BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) en de WABO (Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) tijdelijk van aard waren?

Antwoord:

De overschrijding op inhuur (circa 4,7 miljoen), grotendeels vanwege ICT projecten, is met name het gevolg van het inhuren van specialistische medewerkers voor ICT-projecten van de beleidsonderdelen van het ministerie.

Vraag: 75

Kunt u aangeven welke ICT-gerelateerde uitgaven – alle ICT-uitgaven, dus de optelsom van personeel, hardware, kennis, inhuur, licenties, etc. – er in totaal zijn gerealiseerd in 2013 en hoe zich dit verhoudt tot de begrote uitgaven?

Antwoord:

De ICT gerelateerde uitgaven, die in 2013 zijn gerealiseerd en begroot zijn respectievelijk 62 en 47 miljoen euro.

Vraag: 76

Kunt u de overschrijding bij RWS en de onderuitputting bij het KNMI toelichten?

Antwoord:

Een nadere toelichting op de overschrijding en onderuitputting van de totale apparaatskosten bij respectievelijk RWS en KNMI wordt gegeven in de agentschapsparagrafen van het jaarverslag.

Vraag: 77

Kan worden voorkomen dat bij aanbesteding de regels niet gevolgd worden, zoals in 2013 is gebeurd bij ILT, KNMI en RWS?

Antwoord:

Met diverse beheersmaatregelen zoals een betere planning, het sluiten van passende raamovereenkomsten en het vanaf het begin van het opdrachtverleningsproces betrekken van het Inkoop Uitvoeringscentrum wordt het volgen van de aanbestedingsregels zoveel mogelijk bevorderd. Continuïteit van de bedrijfsvoering kan – bij hoge uitzondering – ertoe leiden dat van de aanbestedingsregels wordt afgeweken.

Vraag: 78

Welke Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) van IenM hebben de tarieven bovenwaarts bijgesteld en hoeveel?

Antwoord:

Bij de grotere zbo's, voor zover zij tarieven hanteren en deze door mij moeten worden goedgekeurd, is het gemiddelde tariefniveau als volgt gestegen:

- Kadaster: 10%
- CBR: 3,3%

Vraag: 79

Kunt u de relatieve en absolute uitgaven aan ICT-diensten of -producten uitsplitsen naar open-standaard en niet-open standaard?

Antwoord:

Nee, de lijst van open standaarden is daarvoor te divers van aard.

Vraag: 80

Op welke wijze wordt de Kamer geïnformeerd over de 132 miljoen euro aan openstaande voorschotten die door de provincies worden ingevuld? Idem voor bodemsanering aan provincies en gemeenten voor € 90 miljoen?

Antwoord:

De Kamer wordt via de begrotingscyclus geïnformeerd over de vaststelling van de openstaande voorschotten. Het budget voor bodemsanering is via het gemeente- of provincie beschikbaar gesteld aan de gemeenten en provincies.

Vraag: 81

Welke concrete projecten zijn uitgevoerd met behulp van het voorschot van circa 5 miljoen euro dat is verstrekt aan de stichting Mainport en Groen?

Antwoord:

Het voorschot dat door Rijkswaterstaat is verstrekt aan de Stichting Mainport en Groen was onderdeel van de middelen die het Rijk ter beschikking heeft gesteld voor de uitvoering van het Convenant Mainport en Groen van 1996. Op basis van dat Convenant zijn diverse compensatie en inpassingsmaatregelen genomen bij de uitbreiding van Schiphol met de Polderbaan. Het genoemde voorschot van 4,4 miljoen Euro is voor de uitvoering van deze maatregelen ingezet in de periode 2010–2013.

Voorbeelden van projecten die zijn uitgevoerd zijn:

- **Plesmanhoek:** In 2011 werd de Plesmanhoek geopend. De Plesmanhoek is een ruim 30 hectare groot akkerlandschap met verschillende typen agrarische gewassen, plukweides en fruitbomen met een recreatief educatieve functie.
- **Park Vijfhuizen:** In 2014 is Park Vijfhuizen opgeleverd. Park Vijfhuizen vormt een recreatief uitloopgebied van ruim 20 hectare aan de rand van Vijfhuizen, tussen Vijfhuizen en de N205. Het gebied sluit aan op de voormalige Floriadeterreinen in de Groene Weelde.
- **Pontje Akermolen (stadsherstel):** De oude molen aan de Ringvaart in Osdorp maakte in het verleden deel uit van de oude verdedigingslinie. Deze oude molen is gerestaureerd.