

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019

Nr. 7

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2018

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

De vragen zijn op 26 september 2018 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 24 oktober 2018 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

1

Vraag:

Waarom wordt bij de onderwerpen en thema's in deze begroting geen verwijzing gegeven naar bijbehorende fiscale maatregelen die terug te vinden zijn in het Belastingplan of het stuk Fiscale vergroeningsmaatregelen? Op welke wijze zou kunnen worden ingespeeld op het missen van dit overzicht dat nodig is om de begroting op juiste wijze te duiden?

Antwoord:

Bij artikelen die betrekking hebben op fiscale regelingen, wordt een extracomptabele verwijzing opgenomen in de begroting. Bij de begroting 2019 betreft dit de beleidsartikelen 14, 16, 17, 18 en 21. Hierbij wordt tevens verwezen naar de betreffende bijlage van de Miljoenennota, waarin ook de maatregelen op fiscaal terrein staan genoemd.

2

Vraag:

Hoeveel leveren de automobilist en transportsector aan brandstofaccijns, motorrijtuigenbelasting, belasting van personenauto's en motorfietsen (BPM) en andere opbrengsten op? Hoeveel van deze opbrengsten worden weer geïnvesteerd in de Nederlandse infrastructuur?

Antwoord:

Onderstaande tabel toont de voor 2018 geraamde ontvangsten uit mobiliteitsgerelateerde belastingsoorten.¹

Uit de begrotingsregels van het kabinet volgt dat inkomsten en uitgaven begrotingstechnisch gescheiden zijn.

Er is dan ook geen directe koppeling met de investeringen in de infrastructuur op de begroting van het Ministerie van I&W

(Bedragen in miljoenen)	2018
Belasting op personenauto's en motorrijwielen	2.222
Accijns van lichte olie	4.405
Accijns van minerale oliën, anders dan lichte olie	3.928
Motorrijtuigenbelasting	4.142
Belasting op zware motorrijtuigen	182

3

Vraag:

Welk bedrag is er nodig om alle infrastructuurplannen uit het regeerakkoord uit te voeren?

Antwoord:

De regeerakkoordmiddelen voor het Infrastructuurfonds zijn voor een deel reeds bestemd aan projecten en programma's. Een lijst van deze projecten en programma's en de bijbehorende budgetten treft u aan op pagina 14 van de ontwerpbegroting 2019 van het Infrastructuurfonds. De overige middelen zijn bestemd voor overige ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A1, A12 en stedelijk en regionaal openbaar vervoer.

Het is in dit stadium nog niet mogelijk aan te geven welke bedragen nodig zijn om de overige regeerakkoordambities te realiseren. Op voorhand is niet te zeggen hoeveel middelen nodig zijn om deze op te lossen. Dit komt onder andere omdat we bij het aanpakken van een knelpunt de MIRT-werkwijze volgen. In een MIRT-onderzoek en -verkenning worden

¹ Uitgezonderd de bijtelling privégebruik zakelijke auto's die onderdeel uitmaakt van de inkomstenbelasting.

mogelijke oplossingsrichtingen breed in beeld gebracht. Conform de MIRT-spelregels wordt uw Kamer bij het nemen van een startbeslissing van een project geïnformeerd over het bijbehorende projectbudget.

4

Vraag:

Hoeveel middelen gaan er vanuit de begroting van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) naar de veehouderij? Voor welke sectoren, bijvoorbeeld de varkenshouderij, pluimveehouderij, rundveehouderij, eendenhouderij et cetera, zijn deze middelen bestemd en wat is het doel van deze middelen? Hebben deze middelen bijvoorbeeld als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit door vermindering van de stofuitstoot van stallen (als best beschikbare techniek (BBT)), vermindering van de ammoniak-emissie uit stallen of de verbetering van de kwaliteit van de bodem?

Antwoord:

Op de begroting van IenW zijn geen middelen direct geormerkt voor de veehouderij. Wel zijn er op de begroting middelen voor verschillende specifieke regelingen waar veehouderijen individueel aanspraak op kunnen maken. Hiervoor verwijs ik u naar de beantwoording op de vragen 5 en 6.

5

Vraag:

Op welke wijze en vanuit welke regelingen steunt u de veehouderij (onder andere door partijen te faciliteren, regelgeving aan te passen, bij te dragen aan investeringen in productietechnieken met lagere milieuschade, emissiereducerende staltechnieken, Maatlat Duurzame Veehouderij of via bijvoorbeeld de regelingen zoals de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) of Groen Beleggen)? Wat zijn de voorwaarden om voor dit geld, deze steun of voor deze aanpassingen in aanmerking te komen?

Antwoord:

Met de regelingen MIA en Vamil en de Regeling groenprojecten worden milieuvriendelijke investeringen voor onder meer veehouderijen gestimuleerd met een fiscaal voordeel. Daarnaast is een bedrag opgenomen voor maatregelen om een aantal NSL-knelpunten weg te nemen bij veehouderijen.

Om bedrijven over te halen voor een milieuvriendelijk alternatief te kiezen biedt de MIA/Vamil een fiscaal voordeel. De bedrijfsmiddelen die hiervoor in aanmerking komen staan op de zogenoemde milieulijst van de regeling, die jaarlijks wordt vernieuwd. Op deze lijst staan ook een aantal bedrijfsmiddelen voor de veehouderij, met name de duurzame stallen. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland beoordeelt of een techniek zich kwalificeert voor de milieulijst. De techniek moet voldoende onderscheidend zijn en aantoonbaar meer milieuwinst opleveren dan de gangbare technieken op de markt waarmee aan de wettelijke norm voldaan wordt.

De Regeling groenprojecten maakt het mogelijk om een groenverklaring aan te vragen voor projecten die zijn gericht op een duurzame melkveehouderij. Die dient daarvoor voorzien te zijn van een certificaat A conform het certificatieschema van de Maatlat Duurzame Veehouderij en Aquacultuur, onderdeel MDV – melkveestallen op het moment van indiening van de aanvraag.

In de begroting is aangegeven dat het beleid gericht is op het wegnemen van de resterende NSL-knelpunten voor fijnstof rond veehouderijen. In enkele gevallen zal, conform de uitgangspunten in het besluit Aanpassing NSL 2018 dat ik op 28 september aan uw Kamer heb gezonden (Kamerstuk 30 175, nr. 311), compensatie plaatsvinden van veehouderijen

die maatregelen moeten nemen om de NSL-knelpunten voor fijnstof rond veehouderijen op de kortst mogelijke termijn weg te nemen. Voor maatregelen die thans of op korte termijn juridisch afdwingbaar zijn of worden, stel ik enkel financiële middelen beschikbaar indien er een juridische verplichting tot compensatie bestaat.

6

Vraag:

Hoeveel bedrijven maken gebruik van de regelingen van waaruit de middelen voor de veehouderij worden gefinancierd? Wat is het gemiddelde budget dat per bedrijf beschikbaar wordt gesteld?

Antwoord:

Het overzicht van het aantal meldingen voor veehouderijcodes en het gemeld investeringsbedrag 2017 voor MIA/VAMIL wordt gegeven in de bijlage.

Voor de Regeling groenprojecten zijn voor veehouderijen sinds 2010 3 groenverklaringen verstrekt voor gemiddeld € 1 miljoen per project. De ondernemer kan voor het verstrekte bedrag een groene lening aanvragen bij een groenfonds. Het voordeel voor deze ondernemer als gevolg van een gunstiger rentetarief is circa 3% van het groene projectvermogen en komt voor de drie projecten in totaal uit op circa € 90.000.

Voor de aanpak van veehouderijgerelateerde fijnstofknelpunten in het NSL is een budget van maximaal € 5,8 miljoen beschikbaar. Over de invulling en omvang van deze middelen neem ik een besluit nadat de betrokken bevoegde gezagen in overleg met de betrokken veehouders per knelpunt een uitgewerkt plan hebben opgesteld.

Milieu- lijst 2017	Code omschrijving	Aantal meldingen	Gemeld investerings- bedrag	Gemiddeld bedrag per melding	Geclaimd Voordeel totaal meldingen
B 2200	Proefstal	20	€ 4.863.981	€ 243.199	€ 310.079
A 2201	Stal voor biologische melk- of pluimveehouderij met vermindering van ammoniakemissie	47	€ 11.419.758	€ 242.974	€ 1.113.426
A 2210	Duurzame melkveestal	57	€ 18.326.630	€ 321.520	€ 1.786.846
A 2211	Duurzame vleeskalver-of vleesveestal	54	€ 15.082.868	€ 279.312	€ 1.470.580
F 2212	Duurzame melkveestal met weidegang	120	€ 38.481.174	€ 320.676	€ 4.617.741
A 2220	Duurzame varkensstal	190	€ 63.111.120	€ 332.164	€ 6.098.788
A 2230	Duurzame pluimveestal	165	€ 40.801.928	€ 247.284	€ 3.972.768
A 2290	Duurzame konijnen-eenden of kalkoenstal	3	€ 169.317	€ 56.439	€ 16.508
A 2291	Duurzame melkgeitenstal	134	€ 18.078.572	€ 134.915	€ 1.761.388

7

Vraag:

Hoeveel geld is er vanuit de begroting van I&W gereserveerd voor de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)? Voor welke maatregelen is dit geld gereserveerd, bijvoorbeeld emissiereducerende staltechnieken en mestvergisters?

Antwoord:

In de ontwerpbegroting voor 2019 is circa € 1 mln gereserveerd voor het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit betreft een bijdrage aan de programmasturing en organisatie van het PAS, de kosten voor het beheer en de (door)ontwikkeling van het rekeninstrument AERIUS door het RIVM, de uitwerking van reservemaatregelen, de reguliere actualisatie van het programma en de juridische procedures bij de Afdeling Bestuursrecht-spraak van de Raad van State en het Europees Hof. IenW draagt niet bij aan de kosten voor de generieke brongerichte PAS-maatregelen in de landbouw, zoals emissiereducerende staltechnieken.

8

Vraag:

Wanneer wordt de Mobiliteitsagenda aan de Kamer aangeboden? Kunt u de Kamer alvast enig inzicht geven in de tijdshorizon en de hoofdlijnen/-onderdelen van deze agenda? Gaat de agenda ook inzicht geven in de investeringsbehoeften?

Antwoord:

In het Regeerakkoord is een aantal speerpunten van het mobiliteitsbeleid aangegeven. Onder andere is aangekondigd dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd naar een Mobiliteitsfonds. De contouren van het Mobiliteitsfonds en de bijbehorende werkwijze zijn in ontwikkeling. Over de totstandkoming hiervan vindt nauw overleg plaats met de regio's, onder andere bij de bestuurlijke MIRT overleggen. Op basis daarvan ontvangt uw Kamer een hoofdlijnen brief over de vorming van het Mobiliteitsfonds. Daarbij vormen de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid, de Mobiliteitsagenda, het kader.

9

Vraag:

Wat kost het vrijstellen van treinkaartjes van belasting over de toegevoegde waarde (btw)?

Antwoord:

Op basis van de Btw-richtlijn is het momenteel niet mogelijk om een vrijstelling voor personenvervoer te hanteren. Een wijziging van deze regels is alleen mogelijk op basis van een richtlijnvoorstel van de Europese Commissie, waar vervolgens alle 28 lidstaten akkoord mee moeten gaan.

Aangezien de omzetcijfers op het personen spoorvervoer van individuele spoorondernemingen betrouwbaar zijn, kan ik u geen specifieke informatie over de kosten van btw-vrijstelling verstrekken. Omdat vrijstelling niet aan de orde is, vind ik het ook niet zinvol om een heel globaal beeld te schetsen.

10

Vraag:

Wat kost het vrijstellen van internationale treinkaarten van btw?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 9.

11

Vraag:

Is het juridisch mogelijk inkomsten uit een vliegtaks aan te wenden om de btw-verlaging op treinkaartjes te bekostigen?

Antwoord:

Op basis van de btw-richtlijn is het momenteel niet mogelijk om een vrijstelling voor personenvervoer te hanteren. Een wijziging van deze regels is alleen mogelijk op basis van een richtlijnvoorstel van de Europese Commissie, waar vervolgens alle 28 lidstaten akkoord mee moeten gaan.

Aangezien de omzetcijfers op het personen spoorvervoer van individuele spoorondernemingen betrouwbaar zijn, kan ik u geen specifieke informatie over de kosten van btw-vrijstelling verstrekken. Omdat vrijstelling niet aan de orde is, vind ik het ook niet zinvol om een heel globaal beeld te schetsen.

Juridisch gezien is het mogelijk om de inkomsten uit een vliegtax aan te wenden om de btw-verlaging op treinkaartjes te bekostigen. Het kabinet

heeft echter deze keuze niet gemaakt. De opbrengst van de vliegbelasting is verwerkt bij de Startnota en kan dus niet opnieuw besteed worden.

12

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met de provincies over de opvolging van de subsidieregeling voor het vergoeden van de kosten voor het opruimen van gedumpt drugsafval?

Antwoord:

In juli 2018 is een interbestuurlijke werkgroep «duurzame financiering opruimen drugsafval» gestart met als doel om aan het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB) een uitgewerkt voorstel te doen voor een duurzame financieringsoplossing. Het voortouw voor deze werkgroep ligt bij IPO. De werkgroep bestaat uit een brede vertegenwoordiging van gemeenten, provincies, waterschappen, departementen (JenV, LNV, lenW), politie, OM.

De werkgroep verwacht voorjaar 2019 te komen met een voorstel dat ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan het BOB.

13

Vraag:

Kunt u het resultaat voor het jaar 2018 schetsen van de uitvoering van de motie-Sienot/Dik-Faber (Kamerstuk 31 305, nr. 261), waarin de regering wordt verzocht om werk te maken van het versneld plaatsen van pictogrammen op verkeersborden voor alternatieve brandstoffen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft een planning voor het plaatsten van pictogrammen voor alternatieve brandstoffen door werk-met-werk te maken. Op dit moment zijn 3 borden voorzien van de pictogrammen. Er wordt gekeken naar de plaatsing van de eerstvolgende 10 tot 20 pictogrammen als start van de aanpassing van de borden bij de 80 bestaande locaties.

14

Vraag:

In welk budget/programma komt de door u toegezegde twee maal 10 miljoen euro terug voor klimaatadaptatie? En hoe staat het met de besteding van deze budgetten?

Antwoord:

De 20 mln is als beleidsreservering opgenomen in de begroting van het Deltafonds. De in 2019 verwachte uitgaven worden volgend voorjaar vanuit het Deltafonds naar Hoofdstuk XII van de rijksbegroting geboekt. Deze reservering van 20 miljoen euro, aanvullend op het lopende stimuleringsprogramma, is met name bedoeld voor kennisontwikkeling en -deling, pilots en de ondersteuning van decentrale overheden bij onder andere de uitvoering van stresstesten en risicodialogen in 2019 en 2020. Deze middelen worden vanaf voorjaar 2019 besteed.

15

Vraag:

Kunt u aangeven hoe de voortgang van het Bestuursakkoord Water is en in welke programma's de afspraken hierover terugkomen?

Antwoord:

De voortgang van het huidige Bestuursakkoord Water (BAW) wordt jaarlijks gerapporteerd aan de Tweede Kamer via de Staat van Ons Water. Naast deze bestaande afspraken wordt momenteel langs drie sporen toegewerkt naar nieuwe bestuurlijke afspraken. Zo wordt, gezamenlijk met

de medeoverheden, gewerkt aan afspraken op het gebied van klimaat-adaptatie. Ook starten op zeer korte termijn de bestuurlijke versnellings-tafels in het kader van de Delta-aanpak. Gericht op het aanbrengen van een versnelling in het verbeteren van de waterkwaliteit voor de prioriteiten: nutriënten en gewasbeschermingsmiddelen, opkomende stoffen en medicijnresten en de Delta-aanpak Breed. Daarnaast ben ik voornemens om op 31 oktober aanstaande in de Stuurgroep Water aanvullende afspraken op het Bestuursakkoord Water vast te stellen. Afspraken over cybersecurity maken hier onderdeel van uit.

16

Vraag:

Hoe staat het met de biedingen vanuit I&W op de regio-envelop Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) voor ruimtelijke adaptatie? In welk programma zien we deze terug?

Antwoord:

Regio's hebben uiterlijk tot 1 september hun voorstellen kunnen indienen voor de tweede tranche van de regio-envelop. IenW dient zelf geen voorstellen in, maar heeft regio's op die mogelijkheid geattendeerd. Dit najaar wordt bekend gemaakt welke voorstellen verder uitgewerkt worden tot een Regio Deal. De Minister van LNV coördineert en informeert de Kamer over de uitkomsten.

Het sluiten van deze deals vindt naar verwachting in de eerste helft van 2019 plaats.

De procedure daarvoor is opgenomen in de brief van de Minister van LNV aan uw kamer van 8 juni jl. over Aanpak regio-deals (29 697-48)

Ik kan daarom nog niet zeggen of voorstellen met onderdelen op het gebied van ruimtelijke adaptatie gehonoreerd zullen worden.

17

Vraag:

Hoeveel geld ontvangen de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag jaarlijks voor openbaar vervoer en verkeer- en vervoersvraagstukken? Welke mogelijkheden zijn er om de gelden voor de brede doelluitkering (BDU) te korten of anders te verdelen? Wat is de output van de BDU-gelden en hoe meten wij effectieve besteding door andere overheden?

Antwoord:

In de begroting staat het totale bedrag dat aan de vervoerregio's wordt verstrekt. Voor 2019 is dat in totaal € 900 mln.

De verdeling van de BDU geschiedt aan de hand van een verdeelsleutel, die onder andere is gebaseerd op het aantal woningen en de zogenoemde omgevingsadressendichtheid. Periodiek wordt deze sleutel in overleg met de beide regio's aangepast. In het BDU-bedrag zijn ook de middelen ingesloten die regio's ontvangen voor specifieke projecten welke via de BDU worden uitgekeerd. Mede hierdoor verschillen de bedragen van jaar tot jaar.

Het is aan de bewindspersonen IenW om de hoogte van de BDU-budget te bepalen. Daarbij nemen zij uiteraard de omvang van de taken op het terrein van regionaal OV en andere verkeer- en vervoersmaatregelen in ogenschouw.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam dienen de BDU-middelen in te zetten voor verkeers- en vervoersdoel-einden. De beide regio's bepalen binnen deze doeleinden zelf aan welke activiteiten zij dit uitgeven. Of de middelen effectief worden besteed valt onder de verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale bestuurders.

18

Vraag:

Hoeveel files zijn er minder als gevolg van Mobility as a Service (MaaS)? Is MaaS volgens u effectief en efficiënt te noemen? Is te voorspellen hoeveel automobilisten de files gaan mijden dankzij MaaS?

Antwoord:

MaaS is een nieuwe activiteit met potentieel grote gevolgen, waarvan ook veel wordt verwacht. Wat de precieze gevolgen zijn is nog niet duidelijk en hoe alle betrokkenen er optimaal op kunnen reageren ook niet. Om kennis op te doen over welke impact MaaS kan hebben op reisgedrag en inzicht te geven in hoe we de business case van bedrijven verder kunnen helpen starten we 7 pilots. Bij deze pilots wordt gekeken naar de autonome impact van MaaS op het reisgedrag. Alleen op deze neutrale wijze krijgen we waardevolle inzichten. Gaandeweg de pilots zal moeten blijken wat het effect is en op welke manier bepaalde beleidsdoelstellingen dichterbij gebracht kunnen worden. Wellicht gaat later dan meer op gedrag gestuurd (kunnen) worden. Om tijdens de uitvoering van de pilots te zorgen voor een voortdurende en voortschrijdende evaluatie is een Leeromgeving ingericht. Ik zal de resultaten hiervan goed blijven volgen.

19

Vraag:

Gaat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ook inzicht geven in de beschikbare budgetten van de betrokken departementen en de betrokken medeoverheden voor het vergroten van de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Het plan geeft inzicht in de strategische koers van het verkeersveiligheidsbeleid. In de uitvoeringsplannen van rijk en regio's, die in 2019 worden opgesteld, zullen maatregelen worden geformuleerd en op basis daarvan moet bezien worden welke middelen daarvoor nodig zijn.

20

Vraag:

Kunt u aangeven hoe u de komende periode ervoor zorgt dat de privacy, security en toegankelijkheid worden geborgd bij het toekomstbestendig maken van onze infrastructuur voor voer- en vaartuigen met automatische functies?

Antwoord:

Informatisering en automatisering in het verkeer biedt veel kansen en voordelen, maar brengt ook risico's met zich mee, zoals op het gebied van privacy, security en toegankelijkheid. Daar ben ik mij goed van bewust. Dit soort sectoroverstijgende vraagstukken krijgt gelukkig ook steeds meer aandacht in nationaal en internationaal verband, zodat we er niet alleen voor staan (zie bijv. AVG, Cybersecurity Richtlijn op Europees niveau en de nationale Digitaliseringsstrategie).

21

Vraag:

Kunt u aangeven wat het verbod op het gebruik en transport van zware stookolie en brandstof in het Arctisch gebied voor praktische gevolgen heeft voor Nederland?

Antwoord:

Een verbod op het gebruik van zware stookolie als brandstof in het Arctisch gebied zou betekenen dat alle schepen, ook schepen die onder Nederlandse vlag varen, in het Arctisch gebied een andere brandstof moeten gebruiken. De verwachting is dat de gevolgen mee zullen vallen.

Het gebruik van zware stookolie in de scheepvaart zal al afnemen als vanaf 2020 een strenge mondiale zwavelnorm van 0,5% van kracht wordt. Daarnaast is er relatief weinig scheepvaart in het Arctisch gebied. Er is op dit moment geen sprake van een verbod op het transport van zware stookolie in het Arctisch gebied.

22

Vraag:

Kunt u van de afgelopen vijf jaar het aantal dagen waarop droogte in Nederland optrad per jaar op een rij zetten?

Antwoord:

Er is geen algemeen gangbare definitie voor droogte in Nederland. Daarom werken de waterpartners (Rijkswaterstaat, waterschappen, provincies) met de term watertekort: wanneer landelijk de vraag naar water het aanbod (via rivieren, regen en grondwater) overtreft. Een goede indicatie voor het aantal dagen waarop dat optreedt kan worden gegeven op basis van de opschaling naar niveau 2, een feitelijk watertekort volgens het Landelijk draaiboek Waterverdeling en Droogte.

Wanneer landelijk wordt voldaan aan criteria zoals lage rivierafvoeren, tekort aan oppervlaktewater en verhoogde mate van verzilting voor opschaling naar niveau 2, komen de waterpartners, betrokken ministeries, KNMI en drinkwaterbedrijven bijeen in het Managementteam Watertekorten om op advies van de Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling de benodigde maatregelen die buiten de bestaande afspraken vallen af te stemmen. De criteria zijn terug te vinden in het Landelijk Draaiboek Waterverdeling en Droogte.

Met de opschaling naar niveau 2 als indicator voor watertekort in Nederland, geeft dit het volgende beeld over de afgelopen vijf jaar:

Jaar	Aantal dagen opgeschaald naar niveau 2
2014	0
2015	0
2016	0
2017	0
2018	56 ¹

¹ aantal dagen tot 4 oktober 2018

23

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel meter de zeespiegel de afgelopen tien jaar is gestegen voor de Nederlandse kust?

Antwoord:

Voor de Nederlandse kust is de zeespiegel in de afgelopen 10 jaar met ongeveer 2 cm (= 0,02 m) gestegen.

24

Vraag:

Waarom is het aantrekkelijker maken van reparatie ten opzichte van vervanging niet opgenomen in de Strategische doelen circulaire economie?

Antwoord:

De strategische doelen richten zich op leidende principes van de transitie naar de circulaire economie voor alle sectoren. Het eerste strategische

doel «Grondstoffen in bestaande ketens worden hoogwaardig benut», is in de transitieagenda consumptiegoederen bijvoorbeeld vertaald naar het doel «optimale gebruiksduur». Daarbij staat «repareren» een trede «hoger» dan «vervangen» op de zogenoemde ladder van circulariteit.

25

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel Nederland procentueel bijdraagt aan de plastic soep in de Stille Oceaan?

Antwoord:

Hierover zijn geen exacte gegevens bekend. In algemene zin gaat men ervan uit dat 80% van het plastic zwerfvuil in de oceanen van bronnen op het land afkomstig is. De overige 20% is afkomstig van scheepvaart en visserij. Het plastic zwerfvuil in de Stille Oceaan is afkomstig van de landen rondom de Stille Oceaan en de scheepvaart. Op basis van onderzoek gepubliceerd in *Science* (Jambeck et al., 2015) blijkt dat 4 landen (Indonesië, Vietnam, Filippijnen en China) het leeuwendeel leveren van het plastic dat vanaf het land de Stille Oceaan in stroomt (via rivieren) of waait (langs de kusten). Schepen zijn in principe gebonden aan wet- en regelgeving die het overboord zetten van afval verbiedt. De Nederlandse bijdrage aan de plastic soep in de Stille Oceaan is daarmee waarschijnlijk verwaarloosbaar.

26

Vraag:

Hoeveel (in gewicht en in aantallen) kleine plastic flesjes zijn terug te vinden in het zwerfafval? Hoeveel hiervan vindt zijn weg naar de stort, verbranding of anderszins? Welk percentage van de ingezamelde kleine plastic flesjes afkomstig uit zwerfafval wordt gerecycled

Antwoord:

Volgens het onderzoek van CE-Delft (Kosten en effecten van statiegeld op kleine flesjes en blikjes – CE Delft 2017) gaat het om 50 – 100 mln kleine plastic flesjes die jaarlijks in het zwerfafval terecht komen. Op basis van de beschikbare informatie kunnen geen uitspraken worden gedaan over de verdeling van het ingezamelde zwerfvuil naar de diverse vormen van verwerking.

27

Vraag:

Kunt u aangeven welke gevolgen u zult koppelen aan de doorlichting van de vergunningen voor opkomende stoffen bij alle overheden?

Antwoord:

Als onderdeel van de Delta-aanpak Waterkwaliteit is Rijkwaterstaat gestart met de «pilot bezien vergunningen». Tijdens de pilot worden 70 vergunningen grondig doorgelicht, waarbij onder andere gekeken wordt naar de aanwezigheid van opkomende stoffen en (potentiële) Zeer Zorgwekkende Stoffen. Indien uit de doorlichting blijkt dat de vergunning geactualiseerd moet worden, zal dit samen met het bedrijf worden opgepakt. April 2019 wordt de pilot afgerond en kan worden bezien welke opgave er ligt voor de overige watervergunningen.

Hiernaast zijn de provincies gestart met het inventariseren van (potentiële) Zeer Zorgwekkende Stoffen. Doel van de inventarisatie is om een actueel beeld te krijgen van welke bedrijven één of meer (potentiële) Zeer Zorgwekkende Stoffen emitteren. Ook hier zal, indien uit de doorlichting blijkt dat de vergunning geactualiseerd moet worden, dit samen met het

bedrijf worden opgepakt. De volledige inventarisatie bij alle bedrijven zal in 2021 worden afgerond.

28

Vraag:

Welke middelen worden gereserveerd voor de eindberging van radioactief afval en waar en wanneer worden deze reserveringen verantwoord?

Antwoord:

COVRA NV reserveert middelen voor de eindberging van radioactief afval vanuit de tarieven die zij in rekening brengt bij de aanbieders van radioactief afval. COVRA NV legt jaarlijks verantwoording over deze reserveringen af in het jaarrapport van de onderneming, waarin onder meer de jaarrekening is opgenomen. Over de werkwijze van COVRA (die al geldt sinds de oprichting) is uw Kamer enige tijd geleden geïnformeerd (TK 2015–2016, Kamerstuk 25 422, nr. 142).

29

Vraag:

Welke middelen worden door het Rijk gereserveerd voor de financiële zekerheidsstelling ten aanzien van nucleaire instellingen? Waar en wanneer worden deze reserveringen verantwoord? Hoe heeft deze post zich de afgelopen jaren ontwikkeld?

Antwoord:

De vergunninghouders van nucleaire reactoren zijn verantwoordelijk voor de ontmanteling na exploitatie en voor voldoende middelen. Zij moeten op grond van de Kernenergiewet hiervoor financiële zekerheid stellen op een door de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurde wijze. Deze financiële zekerheidsstelling is een middel om te controleren en te verzekeren dat de vergunninghouders de middelen ook daadwerkelijk reserveren en dat die beschikbaar zullen zijn. Voor deze financiële zekerheidsstelling worden door het Rijk separaat geen middelen gereserveerd.

30

Vraag:

Kunt u aangeven hoe u erop toe zult zien dat Nederland een vitale chemische sector heeft in 2030?

Antwoord:

Een veilige (petro)chemie is een basisvoorwaarde voor een vitale (petro)chemie. Met het huidige beleid, lopende initiatieven en het programma Duurzame Veiligheid 2030 wordt zowel voor de korte als op de lange termijn aan de veiligheid in de (petro)chemie gewerkt. Het programma is zodoende aanvullend op het beleid van de Topsector Chemie.

31

Vraag:

Kunt u concreter aangeven welke spitsstroken in beeld zijn voor opwaardering?

Antwoord:

Voor alle huidige spitsstroken aan de linker- en rechterkant van de rijbaan wordt bekeken of deze permanent opengesteld kunnen worden. Voor het Notaoverleg MIRT informeer ik uw Kamer hier nader over.

32

Vraag:

Welke criteria worden er in de afweging «Het Mobiliteitsfonds wordt een belangrijk middel om binnen de systematiek van de fondsbegroting breed en integraal af te wegen [...]» meegenomen? Hoe zal de verdeling tussen de Randstad en niet-Randstad zijn?

Antwoord:

De contouren van het mobiliteitsfonds en de bijbehorende werkwijze zijn in ontwikkeling. Over de totstandkoming hiervan vindt nauw overleg plaats met de regio's, onder andere bij de bestuurlijke MIRT overleggen. Op basis daarvan ontvangt uw kamer een hoofdlijnen brief over de vorming van het Mobiliteitsfonds.

33

Vraag:

Waar is de berekening «Tot 2030 komt er dan ook minstens 1.000 km aan rijstroken bij» op gebaseerd? Met hoeveel filegroei houdt u rekening tot aan 2030? Waarom kan deze filedruk niet verminderd worden? Wat kosten files het Rijk jaarlijks en wat zullen files naar verwachting gaan kosten als de filedruk na 2022 is toegenomen?

Antwoord:

Van alle aanlegprojecten uit het MIRT is bepaald met hoeveel kilometer aan rijstroken de aanleg van deze projecten zal toenemen. Projecten als bijvoorbeeld A12/A15 Ressen-Oudbroeken en knooppunt Hoewelaken dragen hier voor ruim 100 kilometer rijstrook aan bij.

In de NMCA 2017 wordt onderscheid gemaakt tussen een laag en hoog scenario. In het scenario NMCA Laag 2030 stijgt de omvang van de voertuigverliesuren per etmaal ten opzichte van 2014 met 4%. In het scenario NMCA Hoog 2030 stijgt het aantal voertuigverliesuren met 70% in 2030. Uitgangspunt hierbij is dat de aanlegprojecten uit het MIRT t/m 2030 opengesteld zijn. Zonder deze projecten zou de filedruk in 2030 veel hoger zijn: in het KIM Mobiliteitsbeeld 2017 blijkt dat het reistijdverlies in de periode 2005–2016 onder andere verminderd is door de aanleg van extra rijstroken (46%), verkeersmanagement (10%), en de aanleg van nieuwe wegen (6%). De extra MIRT-projecten uit het regeerakkoord en de korte termijn Fileaanpak zullen de genoemde stijging van de filedruk tot aan 2030 verder verminderen.

In het KIM Mobiliteitsbeeld 2017 staat aangegeven dat de totale maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet voor 2016, in prijzen van 2016, zijn geraamd op € 2,8 á € 3,7 miljard euro. De directe maatschappelijke kosten door files en vertragingen (ongeveer € 2,8 miljard euro) zijn de effecten van files en vertragingen op het wegverkeer. De indirecte maatschappelijke kosten door files en vertragingen (ongeveer € 0–€ 0,9 miljard euro) zijn de effecten op andere markten dan het wegverkeer. De totale jaarlijkse economische verlieskosten door files en vertragingen lopen in de NMCA in 2040 op tot meer dan € 3 miljard euro in Laag en € 6 miljard euro in Hoog.

34

Vraag:

Wanneer komt er inzicht in de aanbesteding van de tweede tranche van de fileaanpak?

Antwoord:

Zoals in de Kamerbrief (vergaderjaar 2017–2018, 31 305, nr. 240) van 17 maart jl. richting uw Kamer is gemeld zal er later dit jaar nog een brief

volgen waarbij ik u bericht over de tweede tranche maatregelen in het fileaanpak pakket. Op dit moment wordt de laatste hand aan de invulling van het pakket gelegd. Daarna zal ik Rijkswaterstaat opdracht geven om de maatregelen zo snel als mogelijk te gaan realiseren. Rijkswaterstaat zit momenteel in de beginfase van realisatie van de maatregelen uit de eerste tranche waarover ik u in maart jl. heb geïnformeerd. Onder meer zijn de contracten met bergers inmiddels verruimd, is de werving van extra weginspecteurs gestart, worden infrastructurele maatregelen de komende tijd technisch uitgewerkt en zijn de voorbereidingen voor de test om door middel van slimme camera's spitsstroken sneller te kunnen openen in gang gezet. Voor alle maatregelen geldt dat realisatie uiterlijk in 2021 voorzien is.

35

Vraag:

Als u alle projecten die nu worden genoemd in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) binnen de komende 10 jaar zou willen realiseren, wat zou dit de rijksoverheid dan kosten?

Antwoord:

Tot 2030 worden in principe alle geplande werkzaamheden in het MIRT uitgevoerd. De NMCA identificeert potentiële knelpunten voor een Laag en Hoog scenario in 2040. Op voorhand is niet te zeggen hoeveel middelen nodig zijn om deze op te lossen. Dit komt onder andere omdat we bij het aanpakken van een knelpunt de MIRT-werkwijze volgen. In een MIRT-onderzoek en -verkenning worden mogelijke oplossingsrichtingen breed in beeld gebracht. Hierna maken wij in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afspraken met onze regionale partners over (de omvang van) investeringen om gesignaleerde knelpunten aan te pakken.

36

Vraag:

Hoe verhouden de doelstellingen van het Klimaatakkoord zich tot de al geïdentificeerde NMCA-knelpunten? Wat betekent de modal-shift van extra reizigerskilometers voor de investeringen in het openbaar vervoer (ov) tot 2030, waarvoor binnen het Klimaatakkoord de Mobiliteitstafel aan de lat staat voor een besparing van 7 Megaton CO₂ in 2030, en waarvan 1 Megaton toegerekend wordt aan lopen, fiets en het ov?

Antwoord:

De NMCA laat zien hoe de mobiliteit zich ontwikkelt op basis van de WLO-scenario's en de uitvoering van de geplande investeringen in de netwerken. Voorstellen en beleid om de klimaatambities te realiseren, worden momenteel uitgewerkt in het kader van het Klimaatakkoord. Voor de zomer heeft de mobiliteitstafel een groot aantal voorstellen gedaan die in meer of mindere mate bijdragen aan de besparing van CO₂. Het kabinet heeft haar appreciatie ten aanzien van het voorstel op hoofdlijnen vrijdag 5 oktober 2018 met uw Kamer gedeeld. In de appreciatie heeft het kabinet de volgende vier hoofdlijnen aangegeven waar zij op wil inzetten: elektrificatie personenauto's, verduurzamen logistiek, hernieuwbare energiedragers en verduurzamen zakelijke personenmobiliteit (inclusief MaaS, fiets en OV). De komende maanden wordt in samenwerking met de mobiliteitstafel verder gewerkt aan het concretiseren van de maatregelen en pas dan wordt helder in welke mate elke maatregel bijdraagt aan de CO₂ doelstelling.

37

Vraag:

Is het ov-systeem daartoe geëquipeerd, wetende dat de NMCA alleen al voor spoor een groei voorziet van 27% of 45% tot 2040? Welke investe-

ringen zijn daarvoor nodig (ervan uitgaande dat er een transitie van de meest vervuilende auto's (224gr) naar het ov plaatsvindt, betekent dit een toename van 4.5 miljard reizigerskilometers)?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 36.

38

Vraag:

Worden bij de omvorming van het Infrafonds naar een Mobiliteitsfonds ook stakeholders betrokken, zoals andere overheden, ov-vervoerders of belangenorganisaties?

Antwoord:

Ja, stakeholders worden gedurende het proces van het Mobiliteitsfonds op meerdere momenten actief betrokken. Wij voeren dit najaar hierover bestuurlijk het gesprek met de provincies en stedelijke regio's. Verder zijn er de afgelopen maanden verschillende werksessies over het Mobiliteitsfonds georganiseerd met gemeenten, provincies, vervoersregio's, koepelorganisaties en de Mobiliteitsalliantie. Dit zal worden doorgezet de komende maanden.

39

Vraag:

Zijn er nu voorbeelden van bereikbaarheids- en infrastructuuropgaven die geïntegreerd worden aangepakt en als voorbeeld kunnen dienen? Zijn er voorbeelden bekend uit het buitenland?

Antwoord:

In het MIRT Overzicht is aangegeven dat er op dit moment vier bereikbaarheidsprogramma's zijn opgestart waar nationale en decentrale belangen bij elkaar komen. Opgaven op het gebied van economie, woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid grijpen (met name in en rond stedelijke gebieden en op de belangrijkste goederencorridors) sterk op elkaar in en raken zowel nationale als regionale belangen. Dat vraagt om een samenhangende, adaptieve en gebiedsgerichte aanpak van deze opgaven, waarin rijk en regionale partners samen met elkaar optrekken. Vanuit de programma's van de programma's rondom de grote steden zijn er een aantal voorbeelden te noemen:

In het MRDH-programma worden twee preverkenningen uitgevoerd, een naar een nieuwe oeververbinding in Rotterdam en een naar een regionale schaa sprong in de mobiliteit van het Central Innovation District/ Binckhorst in Den Haag. In beide preverkenningen wordt een sterke koppeling gelegd met gebiedsontwikkeling (Merwe-Vierhavens en Feyenoord City in Rotterdam; CID en Binckhorst in Den Haag). Bij de afweging van alternatieven worden ook economische, duurzaamheids- en sociale afwegingen meegenomen.

In het MRA-programma worden in gemeenschappelijke ateliers tussen onder meer rijk en regio georganiseerd om de verstedelijking. Bijvoorbeeld rondom Haven Stad wat de komende periode sterk zal verstedelijken. Bij het maken van infrastructurele keuzes wordt rekening gehouden met woningbouwlocaties, economie, duurzaamheid en innovatie oplossingen zoals deelauto's. Bij de bouw van Sluisbuurt (ongeveer 6.000 woningen) wordt dit al in praktijk gebracht. Zo gaat de tram vaker rijden en wordt de kruising met de A10/S114 deels ongelijkvloers gemaakt om knelpunten te voorkomen.

In het U Ned-programma van de regio Utrecht is een preverkenning uitgevoerd die inzicht geeft in een mogelijke aanpak van de verbeterde bereikbaarheid van Utrecht Science Park voor OV en fiets. Dit gebied aan de oostzijde van Utrecht met de vestigingen van de hogeschool, universiteit en drie grote medische instellingen is een belangrijke economische hotspot. De verstedelijkingsopgave in relatie tot oa bereikbaarheid wordt in een breed MIRT Onderzoek uit «Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU» onderzocht.

Er zijn ook voorbeelden uit het buitenland bekend van integrale bereikbaarheidsprojecten. Het CPB heeft in een recente studie (Ruimtelijke en mobiliteitsprojecten in de stad, CPB mei 2018) een inventarisatie van gemaakt van buitenlandse projecten die zijn vormgegeven om een breed doelbereik na te streven. Dan gaat het bv om stedelijke verdichting, gezonde verstedelijking door parken op de infrastructuur te ontwikkelen en zo tevens de actieve modes te bevorderen. Deze voorbeelden bieden inspiratie voor onze aanpak.

40

Vraag:

Welke periode wordt bedoeld met «de komende jaren» in de passage «Gezien de omvang van de opgave is in de I&W-begroting een toenemend budget beschikbaar voor onder andere vervanging en renovatie van de infrastructuur in de komende jaren»? Is dit budget toereikend?

Antwoord:

Hierbij is bedoeld op de gehele fondsperiode van 2018 tot en met 2032. De beschikbare middelen voor het programma Vervanging en Renovatie zijn opgenomen in de tabel op bladzijde 173 van de begroting 2019 van het Infrastructuurfonds. Voor deze periode zijn deze middelen binnen het Infrastructuurfonds en het Deltafonds naar huidige inzichten toereikend. Actualisatie van de V&R opgave vindt plaats op basis van het twee jaarlijkse prognoserapport.

41

Vraag:

Wordt bekeken of het Mobiliteitsfonds eerder dan 2030 van start zou kunnen gaan?

Antwoord:

Het Mobiliteitsfonds is nog in ontwikkeling. Het gaat hierbij conform Regeerakkoord om de verdeling van financiële middelen vanaf 2030. Dit betekent wel dat ruim voor 2030 hierover al richting bepaald moet worden, bijvoorbeeld in verkenningen of gebiedsgerichte programma's.

42

Vraag:

Wanneer wordt er gestart met de verkenning voor de aanpak van de A58 Tilburg-Breda, die in de verkenning van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) staat? Wanneer zijn hier de eerste resultaten van te verwachten?

Antwoord:

De MIRT-Verkenning A58 Breda – Tilburg is in september 2018 van start gegaan. Ik verwacht u medio 2019 de eerste resultaten te kunnen melden. Over de voortgang van dit project, als onderdeel van het programma SmartWayZ, wordt u ook geïnformeerd met de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over dit programma. Deze wordt via de MIRT-brief aan de Kamer gemeld.

43

Vraag:

Wordt het eenmalige bedrag van 100 miljoen euro voor fietsinfrastructuur ook gebruikt om de veiligheid van fietsinfrastructuur te verbeteren? Zo ja, op welke wijze(n)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Een deel van de 100 miljoen wordt ingezet voor een financiële bijdrage voor de aanleg van snelfietsroutes door de decentrale overheden. De aanleg van snelfietsroutes betekent in veel gevallen ook een verbetering van de veiligheid. Bijvoorbeeld door het realiseren van gescheiden fietspaden, bredere fietspaden en het wegnemen van kruisingen.

44

Vraag:

Hoe wordt de gereserveerde 500 miljoen die op pagina 20 genoemd wordt precies besteed?

Antwoord:

In de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds is dit aangegeven (pag. 15). Middelen zijn gereserveerd voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer (€ 10 miljoen), Programma Behandelen en Opstellen (€ 150 miljoen), Programma Kleine Functiewijzigingen (€ 75 miljoen), Programma Overwegen (€ 50 miljoen), Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (€ 70 miljoen), studie en innovatiebudget (€ 25 miljoen), Vervolgfase Beter en Meer (€ 11 miljoen) en vijfde en zesde spoor Amsterdam Zuid (€ 165 miljoen). Aanvullend is bij de antwoorden een overzicht toegevoegd over besteding van de aanvullende middelen voor infrastructuur.

45

Vraag:

Betekent het komen tot een meer afgewogen aanpak voor waterveiligheid en de scheepvaartopgave dat er, ten behoeve van de scheepvaart, ingeboet kan worden op waterveiligheid?

Antwoord:

Het idee van Integraal Riviermanagement is dat vanuit de beleidsdoelen voor waterveiligheid en scheepvaart meer in samenhang vooraf wordt gekeken hoe de verschillende maatregelen op rivieren elkaar kunnen versterken. Daarmee kunnen eventuele negatieve effecten zo veel mogelijk worden voorkomen en zijn er mogelijk ook kostenvoordelen te behalen. Uiteraard moet worden voldaan aan de waterveiligheidsdoelen.

46

Vraag:

In welk kwartaal van 2019 kan de Kamer de Luchtvaartnota verwachten?

Antwoord:

Naar verwachting wordt de Luchtvaartnota in het derde kwartaal van 2019 aan de Kamer gestuurd.

47

Vraag:

Wanneer kan er definitief gestart worden met de herziening van het luchtruim? Welk kwartaal verwacht u? Waarom is er pas sprake van realisatie in 2023? In welke tussenoplossingen verwacht u te gaan voorzien?

Antwoord:

Het project Luchtruimherziening is in het voorjaar van 2018 van start gegaan. Het doel is een integrale herziening van het Nederlandse luchtruim zodat meer capaciteit ontstaat, een betere benutting en meer duurzaamheid. Het project werkt op basis van de MIRT-methodiek. Gestart is met een brede onderzoeksfase die uitmondt in een Startbesluit (voorjaar 2019). Op dat moment start de verkenningsfase waarin diverse varianten worden verkend en uitgewerkt. De beoordeling van deze varianten resulteert in een Voorkeursbesluit dat medio 2020 is voorzien. In 2021/2022 wordt de voorkeursvariant planmatig uitgewerkt in concrete (deel-)ontwerpen. In 2023 is het luchtruim opnieuw ingedeeld.

Naast de integrale aanpak zoals hierboven geschetst, onderzoekt het project welke tussentijdse verbeteringen er nodig en mogelijk zijn. De routes van en naar Lelystad Airport hebben daarbij prioriteit. De inventarisatie en analyse van de mogelijkheden vindt op dit moment plaats. Het is op dit moment nog te vroeg om specifieke verbeteringen te benoemen. Dat gebeurt bij het Startbesluit in 2019.

48

Vraag:

Hoe wordt specifiek invulling gegeven aan de 50/50-verdelingsregel van vliegbewegingen na 2020? Hoe moet de specifieke zinsnede uit het regeerakkoord «de geboekte milieuwinst sinds ingang Aldersakkoord» geïnterpreteerd worden? Wanneer is het Aldersakkoord ingegaan en voor welke periode is dit geldig? Hoeveel extra vliegbewegingen zijn er te verwachten na 2020?

Antwoord:

Om te komen tot een concrete invulling van de 50/50 verdeling van de milieuwinst na 2020 heb ik een adviesaanvraag gedaan aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Voordat de ORS hierover advies kan uitbrengen moet eerst het MER worden opgeleverd. Afhankelijk van de oplevering van het MER verwacht ik het advies van de ORS voor het einde van het jaar. Daarna besluit het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 en daarmee ook over het aantal vliegtuigbewegingen. Het Aldersakkoord geldt vanaf 2008. Hierin is afgesproken dat er op Schiphol tot en met november 2020 (einde gebruiksjaar 2020) maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen mogen plaatsvinden.

49

Vraag:

Wordt er door u, gezien het feit dat er wordt gesproken over veranderingen waar het ministerie mee te maken zal krijgen in het kader van de Brexit en over een EU-VK-luchtvaartakkoord, rekening gehouden met het feit dat de Britten het luchtvaartakkoord niet zullen tekenen? Met welke scenario's moet rekening gehouden worden in het kader van het EU-VK-luchtvaartakkoord? In hoeverre is er contact tussen de luchthaven Schiphol en u omtrent deze scenario's? Wat betekent dit voor Schiphol?

Antwoord:

Wat betreft Brexit wordt er met alle scenario's rekening gehouden. Het luchtvaartbeleid dat geraakt wordt door de terugtrekking van het VK valt grotendeels onder de bevoegdheid van de EU. Als onderdeel van de lopende EU-VK onderhandelingen over een terugtrekingsakkoord wordt ook een politieke verklaring voorbereid die het kader moet schetsen van de toekomstige EU-VK relatie op onder meer het terrein van luchtvaart. Onderhandelingen over deze toekomstige relatie kunnen pas starten als er een akkoord is over het terugtrekingsakkoord en het VK een derde land is

geworden. Met de luchtvaartsector, inclusief Schiphol, wordt nauw contact gehouden over de ontwikkelingen rondom Brexit.

50

Vraag:

Is de toename van de exportheffing afval van 253.000 euro in 2018 naar 1.446.000 euro in 2019 het gevolg van het voornemen voor exportheffing op afval? Hoe is er voor 2018 al geld ingeboekt? Gaat het om een uitbreiding van de heffing? Waar zijn meer details te vinden over de heffing?

Antwoord:

Bij het Belastingplan 2018 is de heffing van afvalstoffenbelasting bij verwijdering buiten Nederland (de zogenoemde buitenlandheffing) vorm gegeven. In het Belastingplanpakket 2019 (TK 2018–2019, 35 027 nr. 2) worden nog enkele technische wijzigingen voorgesteld aan de buitenlandheffing, zodat deze per 1 januari 2019, samen met de verhoging van de afvalstoffenbelasting, kan worden ingevoerd. De uitvoering zal worden gedaan door de ILT en Belastingdienst.

De reeks in de begroting 2019, waarnaar wordt gevraagd, is bestemd voor de uitvoeringskosten van de ILT. De ILT heeft in 2018 reeds een bedrag ontvangen voor de nodige voorbereidingen (onder andere aanpassingen van ICT systemen) om per 1 januari 2019 de buitenlandheffing in de afvalstoffenbelasting te kunnen uitvoeren. De vanaf 2019 opgenomen reeks is bestemd voor de reguliere uitvoering van de heffing, als ook een deel voor verdere benodigde aanpassingen van de ICT systemen.

51

Vraag:

Kunt u uiteenzetten waar de gelden in de klimaatenvolp (E25) aan besteed is en zal worden in 2018?

Antwoord:

In de tabel waarnaar verwezen wordt is een bedrag opgenomen van € 839.000,-. Het gaat hier om de loon- en prijsbijstelling (als gevolg van indexatie) over de eerder verstrekte gelden voor de Klimaatenvolp 2018.

52

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de investeringen vanuit de 2 miljard euro die incidenteel beschikbaar wordt gesteld door u, en daarbij per jaargang aangeven of deze al zijn gereserveerd dan wel uitgegeven zonder daarbij de bedragen te vermelden die in eerdere kabinetsperioden zijn gereserveerd?

Antwoord:

Het kabinet stelt eenmalig € 2 miljard beschikbaar en verhoogt het structurele budget daarnaast met € 100 miljoen per jaar. In totaal heeft het kabinet € 3,2 miljard aanvullend beschikbaar gesteld om de inhaalslag in infrastructuur te bewerkstelligen. Een bedrag van € 1,7 miljard is reeds bestemd aan concrete projecten en programma's. Een lijst hiervan treft u aan op pagina 14 van de ontwerp-begroting 2019 van het Infrastructuurfonds. De overige middelen zijn bestemd voor overige ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A1, A12 en stedelijk en regionaal openbaar vervoer. In de bijlage van de beantwoording van de Kamer-vragen treft u een infographic met de besteding van de regeerakkoord-

middelen aan². Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging uit het AO MIRT van 27 juni jl.

De aanwending van middelen aan nieuwe projecten en programma's geschiedt via de MIRT-spelregels. Voordat een nieuw project in realisatie wordt genomen, doorloopt het project eerst een verkennings- en planuitwerkingsfase. Nadat besloten wordt een project in realisatie te nemen, is het mogelijk om een nauwkeurige kasraming per jaar te verstrekken. In de MIRT-tabellen in de begroting van het Infrastructuurfonds treft u de kasreeksen van de realisatieprojecten aan. Via de jaarverslagen geef ik aan welke middelen zijn uitgegeven aan de realisatieprojecten.

53

Vraag:

Kan er een totaaloverzicht komen van de bestemmingen van de extra 2 miljard euro voor infrastructuur? Welk deel van dit extra geld is inmiddels toebedeeld aan projecten?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 52.

54

Vraag:

Kunt u uiteenzetten hoe de kasschuif in het Infrastructuurfonds tot een bedrag van 700 miljoen tot stand is gekomen?

Antwoord:

Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanloopperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan infrastructuurprojecten gedaan worden. Dit betekent dat het grootste deel van de in 2018 beschikbaar gestelde regeerakkoordmiddelen niet in dat jaar besteed wordt. Daarnaast zijn autonome (niet beleidsmatige) vertragingen opgetreden in de uitvoering van de lopende projecten en programma's. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Deze middelen blijven beschikbaar op het Infrastructuurfonds voor de door dit Kabinet gestelde doelen en ambities.

55

Vraag:

Kunt u nader toelichten wat de reden is voor het uitblijven van voorbereidende besluitvorming rondom het voordelige saldo van 700 miljoen euro? Waarom is er niet voor gekozen om een deel van de doorgeschoven budgetten reeds in 2019 aan te wenden?

Antwoord:

Bij de voorjaarsnota 2018 zijn de aanvullende middelen volgend uit het regeerakkoord toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. In aanloop naar het eerstvolgende begrotingsmoment – de begroting 2019 – is vervolgens ingeschat welk aandeel van de middelen die in 2018 zijn toegevoegd nog dit jaar tot besteding komt. Tevens is in aanloop naar de begroting 2019 de bestaande programmering geactualiseerd op basis van de laatste inzichten. Naar aanleiding hiervan is bij de begroting 2019 € 700 miljoen verschoven van 2018 naar 2020 en 2021. In 2019 wordt verwacht dat deze budgetten niet tot uitputting komen. De budgetten worden in 2020 en 2021 aan het Infrastructuurfonds toegevoegd, omdat de uitgaven in deze jaren worden verwacht.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

56

Vraag:

Waarom faciliteert I&W, ten behoeve van het Rijksbureau financiële beeld, een kasschuif van 100 miljoen in 2019 en 150 miljoen in 2020 naar 2023? Waarvoor wordt dit geld aangewend?

Antwoord:

Bij het regeerakkoord heeft het Kabinet uitgavenplafonds afgesproken voor elk jaar van de kabinetsperiode. Bij de voorbereiding voor de ontwerpbegroting 2019 bleek dat het uitgavenkader in 2019 en 2020 werd overschreden. Het was mogelijk om via de lenW-begrotingen het uitgavenkader sluitend te maken middels een kasschuif. De aanpassing van het kasritme sluit ook beter aan bij de verwachte jaren waarin uitgaven op het Infrastructuurfonds plaatsvinden.

57

Vraag:

Op welke manier wordt er, gezien het feit dat er 2 miljard euro extra beschikbaar is voor investeringen in de infrastructuur, maar er om alle uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid het hoofd te bieden meer geld nodig is, op dit moment invulling gegeven aan de door u toegezegde zoektocht naar andere financieringsvormen, ook privaot, bijvoorbeeld in de vorm van green bonds?

Antwoord:

De mogelijkheden van alternatieve financiering en met name ook nieuwe vormen van bekostiging onderzoek ik in verschillende programma's. Zo wordt het aspect van alternatieve bekostiging meegenomen in bijvoorbeeld het bereikbaarheidsprogramma van de MRDH en wordt dit met regionale partijen besproken. Ook binnen het Toekomstbeeld OV is met betrokken partijen een werkstroom alternatieve bekostiging en financiering opgestart en wordt momenteel een verkenning afgerond. Meer aandacht voor alternatieve bekostigings- en financieringsvormen past ook de spelregels van het MIRT waarbij een verkenning kan worden gestart met zicht op 75 procent financiering. Dat vraagt om een actieve zoektocht van alle betrokken partijen om in de loop van het MIRT-proces de totale financiering rond te krijgen.

58

Vraag:

Waarom is er een kasschuif van middelen naar 2019, terwijl in 2023 het verbod op asbestdaken in werking treedt?

Antwoord:

De kasschuif naar 2019 is uitgevoerd ten behoeve van de subsidieregeling verwijderen asbestdaken waar € 75 mln. voor beschikbaar is. Met het toepassen van deze kasschuif kunnen ingediende subsidieaanvragen sneller uitbetaald worden en hoeven aanvragers niet lang te wachten op het uitbetalen van de subsidie. De subsidieregeling heeft als doel het saneren van de asbestdaken voorafgaand aan het verbod, waarvan de inwerkingtreding in 2024 is voorzien, te versnellen. Dat doel wordt nu sneller bereikt.

59

Vraag:

Is het bedrag van 168.000 euro gereserveerd voor biotopische kringloop en bouw in de tabel onder artikelnummer 21 op pagina 27 het geld dat naar aanleiding van de transitieagenda Bouw wordt besteed?

Antwoord:

Het bedrag van 168.000 Euro is inderdaad beschikbaar voor opdrachten voor biotische ketens en bouw in het kader van de transitieagenda's voor bouw en voor biomassa en voedsel.

60

Vraag:

Kan worden toegelicht en gespecificeerd op welke wijze er wordt ingespeeld op de verwachte zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering? Welke ruimte is er om aanpassingen in beleid te doen wanneer de verwachtingen naar boven moeten worden bijgesteld?

Antwoord:

Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) zal eind 2019 met nieuwe mondiale voorspellingen komen. Vervolgens zal het KNMI met deze informatie nieuwe klimaatscenario's voor Nederland ontwikkelen, inclusief nieuwe scenario's voor de zeespiegelstijging voor de Nederlandse kust. De verwachting is dat dit in 2021 gepubliceerd kan worden. Wij houden in Nederland nu ook al rekening met zeespiegelstijging; volgens de KNMI'14-scenario's in 2050 maximaal plus 40 cm t.o.v. NAP en in 2100 maximaal plus 100 cm t.o.v. NAP. De recente signalen met betrekking tot een mogelijke versnelling van de zeespiegelstijging zijn wel nog met grote onzekerheden omgeven, daarom zal het onderzoek hiernaar geïntensiveerd worden. Tevens zullen de laatste wetenschappelijke inzichten meegewogen worden in de rapporten van het IPCC en vervolgens ook in de nieuwe klimaatscenario's van het KNMI. Verder verwijs ik naar het Deltaprogramma 2019. Daarin staat weergegeven hoe door adaptief deltamanagement ingespeeld wordt op toekomstige ontwikkelingen.

Met het jaarlijks uitbrengen van een geactualiseerd Deltaprogramma en met de komende herijking van de Deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in 2020 (DP 2021), is er voldoende ruimte om in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering.

61

Vraag:

Kunt u aangeven wat de noodzaak is voor het Rijk, en niet voor een andere partij, om een financiële bijdrage te leveren aan het Watersnoodmuseum?

Antwoord:

Bij het toekennen van een financiële bijdrage aan het Watersnoodmuseum zijn de volgende criteria in de afweging meegenomen:

- De unieke locatie van het museum met de caissons die ten tijde van de ramp zijn afgezonken;
- De status van nationaal monument en nationaal kennis- en herinneringscentrum;
- Wijze waarop de expositie van het museum bijdraagt aan het vergroten van het waterbewustzijn: de expositie levert aan de hand van onder meer persoonlijke verhalen en interactieve installaties een betekenisvolle bijdrage aan het hedendaagse waterbewustzijn waarbij niet alleen wordt teruggekeken in de tijd maar ook vooruit wordt gekeken naar het heden en de toekomst. Dit sluit daarmee goed aan bij het belang van lenW bij het vergroten van het waterbewustzijn.

Tevens is in de aanvraag van het Watersnoodmuseum voor een financiële bijdrage voor vernieuwing van het 4e caisson aangegeven welke partijen hiervoor zijn benaderd. Naast het rijk zijn dat andere overheden, private partijen, fondsen en het museum zelf. De totale bijdrage voor de vernieuwing van de expositie is dan ook niet geheel voor rekening van het

rijk gekomen, lenW heeft om voornoemde criteria besloten de bijdrage te verlenen.

62

Vraag:

Klopt het dat bijna de helft van dijken, duinen en waterkeringen niet voldoet? Waar komt deze stijging van de afgelopen paar jaar vandaan?

Antwoord:

Deze resultaten komen voort uit de voorgaande toetsronde. De daarin afgekeurde trajecten zijn opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) om te worden versterkt.

De nieuwe normen voor de primaire waterkeringen in de Waterwet zijn gebaseerd op een risicobenadering en een basisbeschermingsniveau voor iedereen achter de dijk (situatie in 2050). In 2023 is er een eerste landelijk veiligheidsbeeld op basis van de eerste beoordelingsronde volgens de nieuwe normering. De verwachting is dat langs de kust de meeste keringen zullen voldoen, dat in het rivierengebied meer dan de helft niet zal voldoen, en dat in de overige gebieden meer dan de helft in overeenstemming zal zijn met de norm.

63

Vraag:

Welke mogelijke gevolgen heeft het niet voldoen van dijken en duinen?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 68.

64

Vraag:

Waarom ontbreekt het aan meer recente cijfers?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 70.

65

Vraag:

Wat kan worden gezegd over de nieuwe indicator die vanaf 2020 in de begroting wordt opgenomen? Kan dit verder worden toegelicht?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 67.

66

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel van de 1.302 km dijken en duinen en van de 799 kunstwerken die in 2014 niet voldeden inmiddels door getroffen maatregelen wel voldoen?

Antwoord:

De totale veiligheidsopgave die in 2014/2015 is opgehaald uit de (verlengde) derde toetsronde bedraagt ongeveer 1.302 kilometer en 799 kunstwerken. Een groot deel hiervan is opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), overige delen in andere uitvoeringsprogramma's zoals het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma. Binnen het HWBP2 is 238 kilometer inmiddels versterkt, 93 kilometer is in uitvoering en 31 kilometer zit in de planstudie. 17 van de 18 kunstwerken zijn gerealiseerd, 1 is nog in uitvoering. Voor het HWBP geldt dat er op dit moment 44 kilometer is gerealiseerd, 23 in uitvoering en 4 in planstudie. Verder zijn 12 kunstwerken gerealiseerd en zitten er 6 in realisatie.

Het HWBP is een voortrollend programma, waarbij steeds voor de komende 6 jaar (op basis van urgentie) wordt geprogrammeerd. Doel is om in 2050 de volledige opgave gerealiseerd te hebben. Dat betekent ook dat de volledige opgave op dit moment nog niet geprogrammeerd is. Daar komt bij dat in 2017 de nieuwe normering van kracht is geworden en er dus ook «nieuwe» opgaven toegevoegd worden aan het programma. Deze zijn deels urgent, waardoor ze voorgaan op opgaven uit de derde toetsronde. Tegelijkertijd betekent dit ook dat de scope van de projecten verandert, en dat er in de verkenning nog veel mutaties plaatsvinden (o.a. aantal kilometers dat leidt tot een opgave).

67

Vraag:

Wat is het precieze verschil tussen de twee genoemde indicatoren voor de huidige en toekomstige waterveiligheid?

Antwoord:

De huidige indicator geeft aan hoeveel kilometer van de primaire keringen wel of niet voldoet aan de oude norm. Sinds 2017 zijn er nieuwe normen in de waterwet vastgelegd, die gebaseerd zijn op de overstromingsrisicobenadering. De primaire keringen in Nederland moeten in 2050 aan deze nieuwe normen voldoen. Met de nieuwe indicator wordt beoogd de afname van het overstromingsrisico door versterking van de keringen aan te kunnen geven. De indicator zal monitoren of er genoeg wordt gedaan om in 2050 aan de normen te voldoen. De indicator wordt het komende halfjaar ontwikkeld.

68

Vraag:

Welke mogelijke gevolgen heeft het niet voldoen van deze primaire waterkeringen?

Antwoord:

Er zitten marges tussen het afkeuren en de ondergrens. Overschrijding van de signaleringswaarde is een signaal dat op termijn versterking nodig is en daar vinden in de periode tot 2050 maatregelen plaats, zoals versterkingen van de dijken of duinen of door de rivier meer ruimte te geven.

Door de urgente keringen als eerste aan te pakken zal de komende jaren al een grote verbetering gerealiseerd worden. Met deze aanpak zijn de gevolgen voor de waterveiligheid beheersbaar.

69

Vraag:

Welke concrete acties worden ondernomen waar deze primaire waterkeringen niet voldoen? Kan een overzicht worden gegeven van locaties en bijbehorende acties?

Antwoord:

Primaire waterkeringen dienen 1x per 12 jaar te worden beoordeeld. Indien keringen niet voldoen aan de signaleringswaarde kunnen ze – na een veiligheidsoordeel door de ILT – worden aangemeld bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Dit wordt jaarlijks vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als onderdeel van het Deltaprogramma. De meest recente informatie over locaties en bijbehorende acties is te vinden in het projectenboek HWBP 2018 via www.hoogwaterbeschermingsprogramma.nl Voor de stand van zaken van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma verwijst ik u naar de 14e voortgangsrapportage.

70

Vraag:

Waarom ontbreekt het aan recentere cijfers?

Antwoord:

In deze eerste beoordelingsronde volgens de nieuwe normering kan in 6 jaar (2023) een eerste algemeen landelijk veiligheidsbeeld opgesteld worden. Voor de informatievoorziening is door het Informatiehuis Water (IHW) in 2017 een waterveiligheidsportaal opgeleverd. De waterkeringbeheerders zijn bronbeheerder van de gegevens. De datastromen zijn in beheer bij het IHW en worden gebruikt door zowel de Inspectie IenW, het HWBP, RWS en alle afzonderlijke waterschappen. Het openbare Waterveiligheidsportaal laat in een kaartbeeld de voortgang van de beoordelingsronde zien en de dijkversterkingen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het portaal zal verder worden doorontwikkeld. Hiermee zal steeds meer informatie transparant en realtime publiek beschikbaar komen, met verwijzingen naar de site van de verantwoordelijk waterkeringbeheerder (waterschap of RWS) voor nadere duiding en informatie over de trajecten.

71

Vraag:

Kan worden aangegeven welke middelen de komende jaren worden gereserveerd om in te kunnen spelen op een hogere zeespiegelstijging dan die waar nu van uit wordt gegaan? In hoeverre komt dit overeen met de verwachtingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)?

Antwoord:

Het IPCC zal eind 2019 met nieuwe mondiale voorspellingen over de zeespiegelstijging komen. Vervolgens zal het KNMI met deze informatie nieuwe klimaatscenario's voor Nederland ontwikkelen, inclusief nieuwe scenario's voor de zeespiegelstijging voor de Nederlandse kust. De verwachting is dat dit in 2021 gepubliceerd kan worden. Pas dan zal meer duidelijkheid en zekerheid ontstaan wat aan maatregelen nodig is en kan een eerste schatting gemaakt worden over orde van de benodigde financiële middelen. In de tussentijd zal ik het onderzoek naar versnelde zeespiegelstijging intensiveren, conform mijn reactie op het Deltaprogramma 2019.

72

Vraag:

Kunt u aangeven welke bron u gebruikt om de temperatuur van de aarde in de gaten te houden en middels welke wetenschappelijke methodologie deze wordt vastgesteld?

Antwoord:

De temperatuur van de aarde wordt door vier internationale instituten (in het Verenigd Koninkrijk: UK Met Office Hadley Centre en in de Verenigde Staten van Amerika: National Oceanic and Atmospheric Administration/NOAA, NASA en Berkeley Earth) berekend. Boven zee (70% van de aarde) wordt deze gereconstrueerd op basis van zeeoppervlaktemperatuur, afkomstig van waarnemingen met boeien en schepen. Boven land wordt, op basis van waarnemingen op weerstations, de luchttemperatuur op twee meter hoogte gebruikt. Deze twee bronnen worden samengevoegd tot een wereld dekkende kaart, waarbij voor elke maand het wereldgemiddelde uitgerekend wordt.

73

Vraag:

Kunt u aangeven op welke manier het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI), dat werd verrast door de recente droogte, bezig is om zijn onderzoeken en analyses op orde te krijgen?

Antwoord:

Het KNMI monitort continu de hoeveelheid neerslag, verdamping en daaruit volgend eventuele droogte. Een uitzonderlijke droogte kan zich alleen in een aantal maanden opbouwen, als gevolg van persistent abnormale weercondities. Een droge periode zoals die zich in de afgelopen zomer heeft voorgedaan, blijkt op grond van een statische analyse 1 keer in de 30 jaar voor te komen. In de KNMI»14 klimaatscenario's wordt informatie gegeven over droogte in 2050 en 2085. Deze scenario's worden o.a. binnen het Deltaprogramma gebruikt. De operationele verwachtingshorizon is 10–15 dagen. Vanwege de extreme droogte deze zomer zijn aanvullende modelgegevens van temperatuur en neerslag gebruikt om de verwachtingshorizon voor de droogte te verdubbelen. Vanwege de extreme droogte deze zomer zijn experimentele maandverwachtingen van temperatuur en neerslag gebruikt om op die manier een zo lang mogelijke verwachting van het verloop van de droogte te maken. Toen de droogte zich begon op te bouwen heeft het KNMI nieuwsberichten uitgebracht. Het KNMI heeft daarnaast wekelijks droogtemonitoringsinformatie en de weersverwachtingen in de Landelijke Commissie Waterverdeling (LCW) en het Management Team Watertekorten (MTW) ingebracht en besproken. Alle droogte-monitoringsproducten zijn openbaar toegankelijk via de KNMI-website.

74

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de verwachte geldstromen van de beheerautoriteit voor de Waddenzee vanaf de start in 2019?

Antwoord:

De middelen voor de beheerautoriteit voor Waddenzee vallen onder artikel 7 van het Deltafonds, te weten «investeren in Waterkwaliteit». In het Regeerakkoord is voor deze kabinetsperiode een intensivering van € 275 mln. voor Natuur- en Waterkwaliteit opgenomen voor de periode 2018 – 2020. € 175 mln. hiervan is toegekend aan het Deltafonds. Binnen deze enveloppe is € 16 miljoen beschikbaar gesteld voor het Waddengebied. Deze middelen worden besteed aan het kwelderproject Eems-Dollard, het faciliteren van de beheerautoriteit Waddenzee en onderzoek vanuit de Gebiedsagenda Wadden (zie ook Kamerstuk 27 625, nr. 422). Op dit moment wordt een verkenning uitgevoerd naar de beheerautoriteit voor de Waddenzee. Op basis van de verkenning zal ik samen met de Minister van LNV de contouren van de beheerautoriteit schetsen en verwacht ik tevens aan te kunnen geven hoeveel budget er nodig is voor de beheerautoriteit. Ik streef ernaar u begin 2019 hierover te informeren.

75

Vraag:

Valt de post beheerautoriteit Waddenzee onder hoofdstuk 11.03? Hoeveel budget is er voor de beheerautoriteit in 2019 en de volgende jaren vrijgemaakt?

Antwoord:

De middelen voor de beheerautoriteit voor Waddenzee vallen onder artikel 7 van het Deltafonds, te weten «investeren in Waterkwaliteit». In

het Regeerakkoord is voor deze kabinetsperiode een intensivering van € 275 mln. voor Natuur- en Waterkwaliteit opgenomen voor de periode 2018 – 2020. € 175 mln. hiervan is toegekend aan het Deltafonds. Binnen deze enveloppe is € 16 miljoen beschikbaar gesteld voor het Waddengebied. Deze middelen worden besteed aan het kwelderproject Eems-Dollard, het faciliteren van de beheerautoriteit Waddenzee en onderzoek vanuit de Gebiedsagenda Wadden (zie ook Kamerstuk 27 625, nr. 422). Op dit moment wordt een verkenning uitgevoerd naar de beheerautoriteit voor de Waddenzee. Op basis van de verkenning zal ik samen met de Minister van LNV de contouren van de beheerautoriteit schetsen en verwacht ik tevens aan te kunnen geven hoeveel budget er nodig is voor de beheerautoriteit. Ik streef ernaar u begin 2019 hierover te informeren.

76

Vraag:

Kunt u aangeven waarom de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland nooit kostendekkend zal zijn, ondanks de mogelijkheid om lokale tarieven te verhogen?

Antwoord:

De drinkwatervoorziening op de Caribisch-Nederlandse eilanden kan om twee redenen nooit kostendekkend geëxploiteerd worden. Enerzijds omdat er op de eilanden geen drinkwater beschikbaar is. Drinkwater wordt via omgekeerde osmose geproduceerd uit zeewater. Dat proces is aanzienlijk duurder dan de drinkwaterproductie uit grond- of oppervlaktewater. De andere reden is de kleinschaligheid van de eilanden. Voor 3.000 (St-Eustatius) tot 20.000 (Bonaire) inwoners is nooit een kostendekkend netwerk aan te leggen en te onderhouden, dat gefinancierd wordt door en betaalbaar is, voor de inwoners. Bovendien wordt het leidingennetwerk door de klimatologische omstandigheden eerder aangetast. Saba heeft geen drinkwaterleidingnetwerk, daar voorzien de inwoners grotendeels zelf in hun waterbehoefte via de opvang van regenwater in betonnen waterkelders (cisternen). In maanden van droogte kan de drinkwaterfabriek aan de kust in drinkwater voorzien. Ook hier is dan sprake van fors hogere tarieven dan in Europees Nederland.

77

Vraag:

Kunt u aangeven of u naast het bijhouden van totale fietskilometers ook werk maakt van het bijhouden van de conversie van autoverkeer naar fietsverkeer?

Antwoord:

Via het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het CBS wordt jaarlijks het aandeel van auto en fiets in de modal shift bijgehouden.

78

Vraag:

Hoeveel geld zit er nog in het Decentraal Spoorfonds en ITS, gezien het feit dat het onderdeel Decentraal Spoor en ITS van het programma Beter Benutten in 2020 zal aflopen?

Antwoord:

Op de begroting staat nog ruim € 26 mln. ter beschikking voor Beter Benutten Decentraal Spoor. Het programma loopt tot en met 2020. Ieder jaar worden aan de regionale partijen op basis van de gemaakte afspraken over cofinanciering van maatregelen, het kasritme daarbij en de voortgang van de projecten bijdragen vanuit het Rijk overgemaakt. In de

eerste helft van 2021 zal de eindafrekening worden opgesteld en vinden de laatste bijdragen plaats.

Op de begroting staat voor Rijksprojecten ITS nog € 70 mln. ter beschikking. Het programma loopt tot en met 2020. Tot die tijd zijn de budgetten juridisch en bestuurlijk gebonden. De volgende onderwerpen worden hieruit gefinancierd: Talking Traffic, MaaS en bovenregionale ITS projecten. Ieder jaar worden aan de regionale partijen op basis van de gemaakte afspraken over cofinanciering van maatregelen, het kasritme daarbij en de voortgang van de projecten bijdragen vanuit het Rijk overgemaakt. In de eerste helft van 2021 zal de eindafrekening worden opgesteld en vinden de laatste bijdragen plaats.

79

Vraag:

Kunt u wat betreft 14.02.01.onderzoeken op het gebied van fietsveiligheid en naar specifieke doelgroepen zoals ouderen, nader inzicht geven in de onderzoeksvragen? Wanneer worden de onderzoeksrapporten openbaar?

Antwoord:

Ter bevordering van de veiligheid van de specifieke doelgroep ouderen op de fiets doet RWS onderzoek naar risicoperceptie van ouderen, wordt door RWS in opdracht van lenW onderzoek gedaan naar de grootste risico's bij ongevallen van ouderen en doet CROW in opdracht van lenW onderzoek naar mogelijkheden de fietsinfrastructuur verder te verbeteren en meer geschikt te maken voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De Gezondheidsraad adviseert de Minister over het rijgeschiktheidsbeleid voor medische aandoeningen. De onderzoeksrapporten worden de komende jaren openbaar.

80

Vraag:

Kunt u de door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bepaalde aan Nederland toegewezen CO₂-uitstoot van de luchtvaart nader specificeren?

Antwoord:

Het CBS brengt voor de aan de luchtvaart gerelateerde CO₂-uitstoot verschillende gegevens in beeld. Zo berekent het CBS de emissies van de Nederlandse luchtvaart op basis van het kerosineverbruik voor vervoer van passagiers en vracht door de lucht. In deze berekeningen zit voor binnen- en buitenlands verkeer van Nederlandse maatschappijen de gehele vlucht bestaande uit vertrek, landen en kruishoogte. Daarbij is de uitstoot in buitenlandse luchtruimen inbegrepen.

Daarnaast brengt het CBS de CO₂-uitstoot conform de zogenaamde IPCC-methodiek in beeld. Hierbij telt alleen de binnenlandse luchtvaart (vertrek, landen en vlucht op kruishoogte). Daarbij wordt ook de uitstoot van kleine vliegtuigen meeberekend (alleen die kerosine verbruiken), evenals die van helicopters en reddingsvluchten, brandweer, ambulance en politie.

81

Vraag:

Klopt het dat bij de door het CBS bepaalde aan Nederland toegewezen CO₂-uitstoot van de luchtvaart enkel de Nederlandse maatschappijen meegeteld worden? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 80

82

Vraag:

Klopt het dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart door buitenlandse maatschappijen in het Nederlandse luchtruim niet wordt meegeteld in de Nederlandse uitstootcijfers? Zo nee, hoe zit het dan? Hoe wordt dit geregeld in het geval van Air France/KLM?

Antwoord:

Het klopt dat de CO₂-uitstoot van buitenlandse maatschappijen in de CBS-methodiek niet wordt meegeteld in de Nederlandse uitstootcijfers. In het geval van Air France/KLM wordt alleen de uitstoot van KLM door CBS toegewezen aan Nederland.

83

Vraag:

Berekenen andere landen in hun nationale statistieken de aan hen toegewezen CO₂-uitstoot door de luchtvaart op dezelfde wijze als het CBS in Nederland? Zo nee, welke landen hanteren een andere berekening en welke verschillen zitten daar dan tussen?

Antwoord:

In principe hanteren andere landen dezelfde door ICAO aangereikte methoden voor de berekening van de emissie van nationale en internationale luchtvaart, maar afwijkingen zijn mogelijk. Via ETS is er wél een vergelijkbare CO₂ rapportage en bij invoering van CORSIA dit jaar zal het vanaf 2020 ook voor de andere landen gelden.

84

Vraag:

Klopt het dat de verantwoordelijkheid van een deel van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart door geen enkel land wordt opgeëist in hun nationale statistieken?

Antwoord:

Volgens de door ICAO aangereikte methoden komt alle CO₂-uitstoot van de luchtvaart terug in nationale statistieken. Bepaalde vluchten zijn uitgezonderd (S&R, medisch, brandblus), maar deze vertegenwoordigen een verwaarloosbaar kleine hoeveelheid CO₂. De manier waarop in nationale statistieken wordt omgegaan met CO₂-data staat overigens los van de politieke verantwoordelijkheid voor CO₂-reductie. Voor internationale luchtvaart wordt deze reductie gerealiseerd via een mondiale aanpak gericht op luchtvaartmaatschappijen en niet via nationale doelstellingen per land.

85

Vraag:

Wat is de wereldwijde CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector? Kunt u van alle landen van de wereld een overzicht verschaffen van de aan hen toegewezen CO₂-uitstoot door de luchtvaartsector?

Antwoord:

In 2017 bedroeg de emissie van CO₂ door de gehele luchtvaartsector 859 miljoen ton. Er is op dit moment geen sprake van een toewijzing van CO₂-uitstoot per land.

86

Vraag:

Kunt u specificeren wat het effect is van de huidige CO₂-reductiedoelstellingen en -plannen van de luchtvaartsector op de aan

Nederland toegewezen CO₂-uitstoot van de luchtvaart in 2020, 2030, 2040 en 2050?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 87.

87

Vraag:

Kunt u specificeren wat het effect is van de huidige CO₂-reductiedoelstellingen van de internationale luchtvaart op de aan Nederland toegewezen CO₂-uitstoot van de luchtvaart?

Antwoord:

Binnen het EU ETS is per maatschappij een bepaalde maximum hoeveelheid CO₂-emissie vastgesteld (plafond). Voor een deel van die emissie en voor alles wat boven het maximum uitgaat moeten maatschappijen emissierechten kopen. Het plafond gaat met ingang van 2021 jaarlijks met 2,2% omlaag. Tot 2024 betekent dat een jaarlijkse reductie van 0,8 Mton.

Binnen het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA), dat per 2021 van start gaat, zal een vergelijkbare toewijzing worden gehanteerd en moeten maatschappijen boven de hen toegewezen emissiehoeveelheid emissierechten kopen. De reductie die met CORSIA zal worden gerealiseerd moet nog worden vastgesteld aan de hand van de referentieuitstoot die op basis van de CO₂-emissies over 2019 en 2020 zal worden vastgesteld.

88

Vraag:

Hoeveel voltijdsequivalent (fte) zijn er in het Ministerie van I&W beschikbaar voor de luchtvaartsector?

Antwoord:

Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voor de luchtvaart 241 fte beschikbaar.

89

Vraag:

Tegen welke normen wordt op dit moment gehandhaafd op Schiphol?

Antwoord:

Op grond van de huidige regelgeving, het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, zijn grenswaarden geluid vastgesteld voor de handhavingspunten. De ILT handhaaft hierop. Tegelijkertijd heeft de ILT de opdracht om te anticiperen op het Nieuwe Normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Dit betekent dat de ILT de overschrijdingen van de grenswaarden geluid toetst aan de regels van het NNHS en niet handhavend optreedt als een overschrijding van een grenswaarde geluid kan worden verklaard vanwege het vliegen volgens de regels van het NNHS. Zolang de regels van het NNHS niet zijn vastgelegd in wet- en regelgeving zal er nog sprake zijn van anticiperend handhaven.

90

Vraag:

Hoe definieert u de Nederlandse belangen in het kader van internationale regelgeving op luchtvaart?

Antwoord:

De luchtvaart moet voldoen aan regels die vooral internationaal tot stand komen. Nederland levert hier een belangrijke bijdrage aan. Bij de

totstandkoming van regelgeving worden de Nederlandse belangen meegewogen waardoor de Nederlandse luchtvaart optimaal kan functioneren en zijn concurrentiepositie kan behouden. Internationaal zijn er hoge standaarden voor luchtvaartveiligheid, beveiliging, passagiersrechten, arbeidsomstandigheden en milieu ontwikkeld en Nederland wil hierbij permanent een actieve bijdrage aan blijven leveren voor de zowel de bedrijven, werknemers als de consument. Luchtvaart is een sterk gereguleerde sector om de hoge kwaliteit op het gebied van milieu, veiligheid en beveiliging te kunnen blijven garanderen. Bij de totstandkoming van internationale (met name Europese) regelgeving kijkt Nederland vanuit het oogpunt van proportionaliteit, verminderen van regeldruk en de positie van de Nederlandse luchtvaart zowel de grote commerciële luchtvaart als de General Aviation. Tevens wordt beoordeeld of de regelgeving uitvoerbaar en voldoende handhaafbaar is.

91

Vraag:

Hoe definieert u het versterken van netwerken? Is dat kwantitatief of kwalitatief?

Antwoord:

In de begroting wordt aangegeven dat voor instandhouding en versterking van het mondiale luchtvaartnetwerk van Nederland internationale multilaterale en bilaterale overeenkomsten cruciaal zijn. Zoals aangegeven in de Vergunningennota Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 197), wordt een goede internationale bereikbaarheid door de lucht bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. De Vergunningennota geeft aan dat optimale netwerkqualiteit inhoudt dat niet alleen het aantal verbindingen telt, maar ook de kwaliteit en de concurrentiekracht van het netwerk als geheel. Dit netwerk moet qua verbindingen en frequentie aansluiten bij de ambitie en behoeften van de Nederlandse en regionale economie. Bovendien moet de omvang van het netwerk zijn afgestemd op verschillende andere belangen zoals op het gebied van concurrentie, milieu en economische groei. Deze overwegingen worden meegenomen bij de voorbereidingen van onderhandelingen over multilaterale en bilaterale luchtvaartovereenkomsten.

92

Vraag:

Hoe komt het dat Schiphol zeer veel goedkoper (plek 10 op de ranglijst) is dan nodig en afgesproken? Moeten de andere luchthavens een groter deel van de eigen kosten dragen of meer winst afdragen?

Antwoord:

In de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen wordt – op basis van een model – niet alleen naar de luchthavengelden gekeken, maar daarnaast ook naar de Air Traffic Control (ATC) heffingen en de overheidsheffingen. Ook in laatstgenoemde kostencategorieën zijn er verschillen per luchthaven. Wat de luchthavengelden betreft is relevant dat de luchthaventarieven van Schiphol in de jaren 2015 tot en met 2017 zijn gedaald. Dit vanwege de sterke passagiersgroei en de minder sterke toename van de kosten. Schiphol mag niet meer in rekening brengen in de luchthaventarieven dan de kosten die de luchthaven maakt voor luchtvaartactiviteiten plus een gereguleerd rendement. De Autoriteit Consument en Markt ziet hierop toe.

Aan de dalingen van de luchthaventarieven is overigens sinds 2018 een einde gekomen. De luchthaventarieven van 2018 zijn met gemiddeld 5,4% gestegen ten opzichte van 2017 en deze stijging zet naar verwachting door, onder meer door kosten van investeringen die Schiphol doorbe-

rekent in de luchthaventarieven. Deze stijging is alleen nog niet zichtbaar in deze benchmark omdat deze betrekking heeft op de luchthaventarieven uit het jaar 2017. Hoe op andere luchthavens de kosten worden doorberekend verschilt per luchthaven en is afhankelijk van regulering en het tariefbeleid.

93

Vraag:

Hoe wordt, naar aanleiding van de tekstpassage «Tot de herziening van het luchtruim is dit aantal maximaal 10,000 vliegtuigbewegingen» vastgesteld wanneer het luchtruim heringedeeld is?

Antwoord:

Het project Luchtruimherziening is van start gegaan. Gewerkt wordt aan een Voorkeursbesluit over de uit te werken variant voor de integrale herziening. Dit Voorkeursbesluit is voorzien medio 2020. Vervolgens wordt deze variant uitgewerkt naar een integraal ontwerp waarbij in 2023 het luchtruim opnieuw ingedeeld is. In de tussentijd worden waar nodig en mogelijk tussentijdse verbeteringen in het luchtruim doorgevoerd, daar waar die «no regret» zijn, en dus uiteindelijk onderdeel uitmaken van de integrale herziening. De routes van en naar Lelystad Airport hebben daarbij prioriteit.

94

Vraag:

In hoeverre wordt het Totaal Volume Geluid vastgesteld en gehandhaafd op basis van gemeten geluidsniveaus? Welke rol spelen de geluidsprofielen, die zijn aangeleverd door de vliegtuigindustrie, een rol in het vaststellen van het Totaal Volume Geluid?

Antwoord:

Het Totaal Volume Geluid wordt vastgesteld op basis van berekende geluidsniveaus. Bij de totstandkoming van de database met geluidsprofielen wordt allereerst door ICAO en EASA bepaald hoe fabrikanten de geluidsgegevens moeten laten meten. Pas wanneer de fabrikanten aan deze eisen hebben voldaan kunnen zij de geluidsgegevens opleveren. Daarna worden deze gegevens door EASA en Eurocontrol gecontroleerd voordat ze gebruikt kunnen worden in de verschillende rekenmodellen.

95

Vraag:

Welke factoren die de netwerkqualiteit bepalen zijn wel en welke factoren zijn niet beïnvloedbaar?

Antwoord:

Aangenomen wordt dat de vraag betrekking heeft op factoren die door de overheid beïnvloedbaar zijn. De overheid kan randvoorwaarden creëren om een hoge netwerkqualiteit te borgen. Gedacht kan worden aan elementen als bilaterale en multilaterale luchtvaartverdragen om markttoegang te creëren, goede regelgeving op het gebied van o.a. regulering van luchthavengelden, milieu en veiligheid, voldoende luchthavencapaciteit, het niveau van overheidsheffingen enz. Deels gaat het om nationale regelgeving, maar deels ook om EU- en internationale regelgeving, waaraan de Nederlandse overheid bijdraagt. Maar uiteindelijk is het aan de luchtvaartmaatschappijen om binnen de door overheden gecreëerde kaders vluchten uit te voeren en zo een netwerk te onderhouden. De keuzes van luchtvaartmaatschappijen worden slechts deels bepaald door de genoemde randvoorwaarden. Hun inschatting van kansen in de markt, de concurrentie, het luchthavenaanbod en factoren

als de economische ontwikkeling spelen ook een belangrijke rol. Zie ook het antwoord op vraag 96.

96

Vraag:

Wat wordt bedoeld met de zin «daarnaast geeft de luchtvaartsector vooral zelf invulling aan het bereiken van beleidsdoelen»?

Antwoord:

Hiermee wordt bedoeld dat het Rijk deels afhankelijk is van sectorpartijen bij het bereiken van beleidsdoelen. Ten aanzien van bepaalde aspecten zijn de mogelijkheden voor de rijksoverheid om te sturen op het luchtvaartbeleid beperkt. Voornaamste reden daarvoor is dat internationale afspraken en beleidskaders (EU en ICAO) leidend zijn. Daarnaast is het Rijk voor een deel afhankelijk van de prestaties en investeringen van sectorpartijen voor het bereiken van beleidsdoelstellingen. Het zijn immers de luchtvaartmaatschappijen zelf die met hun operaties invulling geven aan de ontwikkeling van de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen van en naar Nederland. En door te investeren in regionale luchthavens maken de luchthavenexploitanten de ontwikkeling van regionale luchthavens mogelijk. Mede door deze afhankelijkheid kiest het Rijk ervoor om vooral in samenwerking met de sectorpartijen te werken aan het bereiken van de beleidsdoelen. Zie ook het antwoord op vraag 95.

97

Vraag:

Hoeveel budget onder «overige opdrachten» is er gereserveerd voor het Programma Schiphol? Hoeveel van dit budget is gereserveerd voor mogelijke planschade/nadeelcompensatie?

Antwoord:

Het opdrachtbudget voor het project Schiphol is voor 2019 € 1.304.000 en voor 2020 € 1.288.000. Voor de behandeling van mogelijke planschade en nadeelcompensatieverzoeken zijn middelen gereserveerd onder het financieel instrument agentschapsbijdrage. De raming van de uit te keren bedragen zal in de begroting 2020 worden verwerkt.

98

Vraag:

Welke kosten zijn er verbonden aan de implementatie van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel?

Antwoord:

Vanuit het ministerie wordt volgend jaar naar verwachting ongeveer € 150.000 uitgegeven aan de implementatie van het nieuwe normen en handhavingstelsel.

99

Vraag:

Welke financiële consequenties worden voorzien voor de besluitvorming over Lelystad Airport? Hoeveel geld wordt hiervoor gereserveerd?

Antwoord:

Bij de financiële consequenties valt te denken aan nadeelcompensatie. Hiervoor is in de begroting voor de periode 2019–2023 een bedrag van € 1,5 miljoen gereserveerd.

100

Vraag:

Waar wordt de besteding van 0,9 miljoen euro voor luchthaven Twente precies aan besteed? Wat is de doelstelling van deze besteding?

Antwoord:

Voor dit antwoord verwijs ik naar mijn brief van 27 juni 2018 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017 – 2018, Kamerstuk 34 960-XII nr. 3). Er is besloten onder voorwaarden € 900.000 beschikbaar te stellen aan de luchthaven Twente. Hier zijn verschillende redenen voor, namelijk: het gezamenlijk commitment in de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente, de unieke situatie dat luchthaven Twente omgebouwd moet worden van militaire luchthaven naar burgerluchthaven en dat Twente een goede locatie is om allerlei vormen van innovatie in de luchtvaart te testen (zoals drones en remote tower luchtverkeersleiding). Een verdere toelichting hierop is opgenomen in de brief aan uw Kamer van 14 september 2017 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, kamerstuk 31 936 nr. 396).

101

Vraag:

Wat is de bijdrage, uit de rijksbijdrage aan het fonds Leefomgeving van Luchthavens, van de betreffende luchthavens zelf? Wat is de reden/verminderte noodzaak voor de afnemende rijksbijdrage?

Antwoord:

Het betreft hier het leefbaarheidsfonds Schiphol. De partijen Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben afgesproken om in totaal € 30 miljoen voor een tweede fase ter beschikking te stellen aan de Stichting Leefomgeving Schiphol. Elke partij draagt € 10 miljoen bij, dus ook Schiphol zelf. Het kasritme van de Rijksbijdrage is overeengekomen met de Stichting Leefomgeving Schiphol en bedraagt over de gehele looptijd € 10 miljoen.

102

Vraag:

Wat is de wereldwijde CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart? Kunt u van alle landen van de wereld een overzicht verschaffen van de aan hen toegewezen CO₂-uitstoot door de internationale scheepvaart?

Antwoord:

Volgens het derde IMO broeikasgasonderzoek uit 2014, bedroeg de wereldwijde CO₂ uitstoot van de internationale scheepvaart in 2012 796 miljoen ton CO₂, ongeveer 2,2% van de totale CO₂ emissies dat jaar. Voor de internationale zeevaart worden er in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geen CO₂ data per land of vlaggestaat toegewezen. Het eerstvolgende IMO broeikasgas onderzoek staat gepland voor 2020.

103

Vraag:

Klopt het dat het varen onder de vlag van een bepaald land de doorslag geeft in het toekennen van CO₂-uitstoot door de internationale scheepvaart aan dat specifieke land? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord:

Nee. Voor de internationale zeevaart worden er in de Internationale Maritieme Organisatie geen data per land of vlaggestaat toegewezen. In de IMO is als leidend principe afgesproken dat klimaatmaatregelen, volledig en compleet, voor alle zeeschepen zullen gaan gelden, ongeacht de vlag waaronder het schip vaart.

104

Vraag:

Kunt u specificeren wat het effect is van de huidige CO₂-reductiedoelstellingen en -plannen van de internationale scheepvaart op de aan Nederland toegewezen CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart in 2020, 2030, 2040 en 2050?

Antwoord:

Er is geen CO₂-uitstoot van de internationale zeevaart aan Nederland toegewezen. In de IMO is afgesproken dat de totale CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart in 2050 moet zijn gehalveerd in vergelijking met 2008, en dat de sector daarna zo snel mogelijk volledig klimaatneutraal gaat werken. Om deze doelen te bereiken is een tussenstap afgesproken: in 2030 moeten schepen gemiddeld al 40 procent minder uitstoten.

105

Vraag:

Hoeveel fte zijn er in het Ministerie van I&W beschikbaar voor de nationale en internationale scheepvaartsector?

Antwoord:

Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voor de nationale en internationale scheepvaartsector 130 fte beschikbaar. Dit is exclusief de medewerkers die Rijkswaterstaat inzet voor taken als scheepvaartverkeers-management, markeren, bedienen, beheer, onderhoud, aanleg, vervanging en renovatie van het hoofdvaarwegennet.

106

Vraag:

Kunt u aangeven wanneer u verwacht dat de passeertijden op de hoofdtransportassen weer zullen voldoen aan de streefwaarden?

Antwoord:

Deze streefwaarde voor passeertijden wordt sterk beïnvloed door een capaciteitstekort op de hoofdtransportas van Rotterdam-Zeeland. Om deze streefwaarde te kunnen halen zullen eerst de geplande MIRT-uitbreidingsprojecten voor de sluisen op die route uitgevoerd moeten zijn. De verwachting is dat na de realisatie van die projecten na 2022 wordt voldaan aan de streefwaarde voor de hoofdtransportassen.

107

Vraag:

Op welk moment zullen de regels van de Wet Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid (SWUNG) of SWUNG-2 in de Omgevingswet worden ondergebracht?

Antwoord:

Uitgangspunt is dat alle nieuwe geluidregels tegelijkertijd met de Omgevingswet in werking zullen treden. Hiertoe is aanvullingsregelgeving voor geluid in voorbereiding. Het gaat hierbij om de Aanvullingswet geluid die onlangs naar uw Kamer is gestuurd. In een latere fase volgt het Aanvullingsbesluit dat de regels voor geluid in het bestaande Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL) zal aanvullen.

108

Vraag:

Zijn er, nu woningen niet langer in aanmerking komen voor saneringsmaatregelen onder de Wet geluidhinder, wel andere regelingen waar woningen in dergelijke situaties aanspraak op kunnen maken? Hoe

verhoudt zich dit tot de geluidsanering van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) waar op pagina 103 over wordt gesproken?

Antwoord:

Zoals op pagina 103 vermeld is, draagt het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) namens het Ministerie van IenW zorg voor de uitvoering van deze geluidsanering voor gemeentelijke en provinciale infrastructuur. De ervaring met de uitvoering van de sanering door BSV leert dat er op de bestaande lijsten met saneringswoningen veel woningen zijn opgenomen die in de praktijk niet voor maatregelen in aanmerking komen. Zoals op pagina 101 is vermeld, wordt door BSV in 2018 de resterende saneringsvoorraad nader beschouwd en opgeschoond. Naar verwachting zal de saneringsvoorraad daarmee afnemen. In deze gevallen gaat het om woningen waarvoor er thans sprake is van een onterechte vermelding op de bestaande saneringslijst. Hierdoor behoeft er geen sprake te zijn van andere regelingen waarop een beroep zou kunnen worden gedaan. Een dergelijke onterechte vermelding kan verschillende achtergronden hebben, zoals:

- de woning is al gesaneerd via het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV; periode 2003–2009), maar dit is niet gerapporteerd;
- de woning ligt langs een weg waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Onder de geldende Wet geluidhinder komen dergelijke woningen niet voor sanering in aanmerking;
- de woning is inmiddels gesloopt;
- de bestemming is veranderd (niet langer een geluidgevoelige bestemming).

109

Vraag:

Kunt u aangeven hoe de aanpak uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) precies gemonitord wordt?

Antwoord:

De monitoring van het NSL is neergelegd bij Bureau Monitoring en wordt uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Kenniscentrum InfoMil. Centraal onderdeel van de jaarlijkse monitoring is een rekeninstrument, de Monitoringstool, waarmee de luchtkwaliteit in NL voor het gepasseerde jaar en de toekomstjaren 2020 en 2030 wordt berekend langs wegen en nabij veehouderijen. De verantwoordelijke overheden leveren hiervoor de benodigde invoergegevens aan, welke in combinatie met de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland de basis vormen voor de landsdekkende berekeningen uitgevoerd met de NSL Rekenstool. De NSL Rekenstool wordt jaarlijks door het RIVM gevalideerd. Resultaten van de monitoring worden gerapporteerd in de monitoringsrapportage welke beschikbaar wordt gesteld via de website www.nsl-monitoring.nl.

110

Vraag:

Kunt u aangeven wat het invoeren van buitenlands afval, omdat we het hier tekortkomen, zegt over het milieubewustzijn van de Nederlandse huishoudens?

Antwoord:

Het invoeren van buitenlands afval zegt slechts indirect iets over het milieubewustzijn van de Nederlandse huishoudens. Buitenlands afval mag geïmporteerd worden in Nederland om verbrand te worden, omdat het dan niet in het buitenland gestort wordt. Echter Nederlands brandbaar afval mag niet verdrongen worden. Indien huishoudens en bedrijven in

Nederland hun afval beter scheiden en minder restafval produceren is er meer capaciteit om buitenlands afval te verbranden.

111

Vraag:

Kunnen de concrete beleidsmaatregelen – dat wil zeggen geen ambitie- of streefcijfers, maar daadwerkelijke wet- en regelgeving die er zijn om de hoeveelheid afval terug te dringen – onder elkaar worden gezet? Kunnen deze maatregelen worden uitgesplitst in maatregelen gericht op huishoudens en maatregelen gericht op bedrijven?

Antwoord:

Beleidsmaatregelen gericht op huishoudens:

De Wet milieubeheer: deze stelt in Hoofdstuk 10 regels voor inzameling en beheer van huishoudelijk afval. De Wet belastingen op milieugrondslag: deze regelt de afvalstoffenbelasting op het aanbieden van restafval voor storten of verbranden. De afvalstoffenbelasting bedraagt momenteel € 13,21 per ton restafval en wordt conform de Miljoenennota per 1 januari 2019 verhoogd tot € 31,39 per ton.

Beleidsmaatregelen gericht op bedrijven:

De Wet milieubeheer: deze stelt in Hoofdstuk 10 regels voor het aanbieden van restafval door bedrijven.

De Wet belastingen op milieugrondslag: deze regelt de afvalstoffenbelasting op het aanbieden van restafval voor storten of verbranden. De afvalstoffenbelasting bedraagt momenteel € 13,21 per ton restafval en wordt conform de Miljoenennota per 1 januari 2019 verhoogd tot € 31,39 per ton.

Activiteitenbesluit: Dit geeft onder meer voorschriften voor de operationele aspecten van het omgaan met afval.

Landelijk Afvalbeheerplan (LAP): In dit plan is het afvalbeleid voor de periode 2017 tot en met 2023 vastgelegd, met een doorkijk tot 2029. Het LAP geeft onder meer het kader voor de vergunningverlening met betrekking tot afvalstoffen. LAP3 is vanaf 28 december 2017 in werking.

112

Vraag:

Welk percentage van het ingezameld plastic wordt gerecycled? Welke toepassingen heeft het gerecycled plastic?

Antwoord:

De inzameling van plastic is gericht op de inzameling van plasticafval afkomstig van verpakkingen. Hiervoor is het verpakkende bedrijfsleven verantwoordelijk. Deze verantwoordelijkheid wordt uitgevoerd door Stichting Afvalfonds Verpakkingen. Stichting Afvalfonds Verpakkingen heeft over 2017 gerapporteerd dat er 512 megaton kunststofverpakkingen op de markt is gebracht. Daarvan wordt 305 megaton gescheiden ingezameld en 30 megaton door nascheiding verkregen. In totaal wordt 258 megaton plastic verpakkingsafval gerecycled. Dit komt neer op 50% van de hoeveelheid plastic verpakkingen die op de markt is gebracht. Voorbeelden van toepassingen van gerecycled plastic zijn: PET-flessen, kleding, tapijt, meubels, stofzuigers, kindervagens en auto-onderdelen.

113

Vraag:

Hoeveel gemeenten zijn inmiddels overgegaan op heffingen op de hoeveelheid aangeboden huishoudelijk restafval? Kan een overzicht van de gehanteerde tarieven worden gegeven?

Antwoord:

In 2017 hanteerden 179 gemeenten een vorm van tariefdifferentiatie, dit is 46% van alle gemeenten.

Rijkswaterstaat rapporteert jaarlijks over de hoogte van de heffingen per gemeente. Het overzicht over 2017 is te vinden op: <https://www.afvalcirculair.nl/onderwerpen/helpdesk-afvalbeheer/publicaties/downloads/downloads-0/afvalstoffenheffing-4/>

In 2017 lag het maximum op 358 euro per huishouden per jaar en het minimum rond 100 euro per huishouden per jaar (gegevens afkomstig van RWS).

114

Vraag:

Welke wet- en regelgeving op het aanbieden van (rest-)afval bestaat er voor bedrijven? Welke heffingen krijgen zij bij welke hoeveelheid (rest)afval?

Antwoord:

De Wet milieubeheer: deze stelt in hoofdstuk 10 regels voor het aanbieden van restafval door bedrijven.

De Wet belastingen op milieugrondslag: deze regelt de afvalstoffenbelasting op het aanbieden van restafval voor storten of verbranden. De afvalstoffenbelasting bedraagt momenteel € 13,21 per ton restafval en wordt conform de Miljoenennota per 1 januari 2019 verhoogd tot € 31,39 per ton.

Activiteitenbesluit: Dit geeft onder meer voorschriften voor de operationele aspecten van het omgaan met afval.

Landelijk Afvalbeheerplan (LAP): In dit plan is het afvalbeleid voor de periode 2017 tot en met 2023 vastgelegd, met een doorkijk tot 2029. Het LAP geeft onder meer het kader voor de vergunningverlening met betrekking tot afvalstoffen. LAP3 is vanaf 28 december 2017 in werking.

115

Vraag:

Waarom heeft de aantrekkende economie zo'n verschillend effect op enerzijds de hoeveelheid restafval voor huishoudens (afgenomen) en anderzijds de hoeveelheid bedrijfsafval (toegenomen)? Hoe wordt de stijging van bedrijfsafval ontmoedigd?

Antwoord:

De hoeveelheid restafval van huishoudens is afgenomen doordat de afgelopen jaren een steeds groter deel van het huishoudelijk afval is gescheiden. Gemeenten hebben als gevolg van het programma Van Afval naar Grondstof (VANG) huishoudens sterk gestimuleerd om hun afval te scheiden, onder meer door het hanteren van een gedifferentieerd tarief bij de afvalstoffenheffing (diftar). Het Rijk heeft gemeenten hierbij op verschillende manieren ondersteund.

De hoeveelheid bedrijfsafval is toegenomen door de aantrekkende economie en de opleving in de bouw. Het beleid is erop gericht dat zo min mogelijk afval de economie verlaat. Er worden verschillende maatregelen genomen om de stijging van de hoeveelheid bedrijfsafval te ontmoedigen, zoals aangegeven in de kabinetsreactie op de Transitieagenda's. Hierbij zij ook gewezen op de in de Miljoenennota aangekondigde verhoging van de afvalstoffenbelasting per 1 januari 2019.

116

Vraag:

Voor hoeveel ton afval méér is dit jaar aan stortvergunningen afgegeven dan voor dezelfde periode vorig jaar? Waarom ontbreken de cijfers van de afgelopen twee jaar?

Antwoord:

Er is voor de eerste 6 maanden van 2018 voor ongeveer 30 kton afval meer aan ontheffingen om te storten afgegeven dan in de eerste 6 maanden van 2017.

Ook de cijfers over het aantal verleende ontheffingen om te storten in de eerste 6 maanden van het jaar 2017 en 2016 (de afgelopen twee jaar) zijn beschikbaar. Volgens berekeningen van RWS is in de eerste 6 maanden van 2017 voor ongeveer 784 kton afval ontheffingen om te storten afgegeven en voor de eerste 6 maanden van 2016 ongeveer voor 517 kton afval.

117

Vraag:

Hoe is het doel van halvering in 2022 toch haalbaar, nu uit de grafiek 1 blijkt dat de afname van afval dat de economie verlaat, lijkt te stikken?

Antwoord:

De aanvankelijk dalende trend is vertraagd als gevolg van de aantrekkelijke economie en de opleving in de bouw. Het beleid is er op gericht dat zo min mogelijk afval de economie verlaat. Ik verwacht dat de in de Miljoenennota aangekondigde verhoging van de afvalstoffenbelasting voor een kentering in de trend kan zorgen. Momenteel wordt voorts, conform mijn toezegging in het AO Circulaire Economie van 6 september 2018, een analyse gemaakt of alle prikkels die gericht zijn op het verminderen van de hoeveelheid afval dat de economie verlaat, dezelfde kant uit werken en of daar verbetering in mogelijk is. Daarnaast zal conform de Transitieagenda's en de kabinetsreactie (TK 2018–2019, 32 852, nr. 59) daarop een breed palet aan andere maatregelen worden ingezet om de hoeveelheid restafval te beperken en circulariteit te bevorderen. Dit betreft onder meer maatregelen als het versterken van de producentenverantwoordelijkheid, het bevorderen van circulair ontwerpen, communicatie, en het stimuleren van afvalscheiding in de kantoor-, winkel- en dienstensector. Deze maatregelen worden uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma circulaire economie dat u nog dit jaar zult ontvangen.

118

Vraag:

Wat is het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen en binnen welke regelgeving fungeert het?

Antwoord:

Het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA) registreert alle meldingen van binnenlandse transporten van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Het LMA stelt deze gegevens beschikbaar aan overheden voor handhaving, beleid en vergunningverlening. De regelgeving waarbinnen het fungeert, is de Wet milieubeheer en het Besluit en de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Besluit melden en Regeling melden).

119

Vraag:

Hoe worden de baten in termen van milieu en gezondheidswinst in kaart gebracht? Welke systematiek wordt hiervoor gehanteerd?

Antwoord:

In de eindrapportage Bewust Omgaan met Veiligheid (BOV) die op 4 juli 2018 naar de Kamer is gestuurd, samen met het RIVM rapport «Bewust Omgaan met Veiligheid: doelen en effectmaten in het risico- en veiligheidsbeleid», is aangegeven op welke wijze kosten en baten in kaart

worden gebracht voor diverse activiteiten die effecten hebben op de kwaliteit van de leefomgeving.

Die effecten kunnen worden uitgedrukt in aantallen ongevallen, sterfgevallen, gezondheidsverlies, milieuschade, verlies aan biodiversiteit, maatschappelijke onrust, economische schade, etc.

Bij afweging tussen baten en lasten wordt in ieder geval het algemene basisveiligheidsniveau gehanteerd en wordt toegewerkt richting verdere verbetering.

Daarbij is de afweging tussen diverse elementen (de «hardware», «software» en «mindware» uit BOV) steeds weer maatwerk, gegeven de naar hun aard verschillende onderwerpen en onderdelen van het milieubeleid.

120

Vraag:

Waarom is bij het transport van gevaarlijke stoffen de centrale invalshoek het tegengaan van de lastendruk in plaats van het garanderen van de veiligheid?

Antwoord:

Verbetering van de veiligheid staat voorop, met in achtneming van het verminderen van de lastendruk en het level playing field. Lastendruk is dus niet de enige invalshoek.

121

Vraag:

Waarom is het primair de verantwoordelijkheid van een bedrijf om de risico's voor een gezonde en veilige leefomgeving te identificeren, voorkomen of beperken? Waarom is het niet primair de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag?

Antwoord:

Het proces van identificeren, voorkomen of beperken van de risico's kan het best worden gedaan door degene die de complexe processen bedrijft, de technische installaties kent en beheerst. Dit is in overeenstemming met de zorgplicht uit de Wet milieubeheer: iedereen moet voldoende zorg voor het milieu in acht nemen en moet voorkomen dat door zijn of haar handelen nadelige gevolgen voor het milieu optreden. Daarnaast gelden tevens de voorschriften en beperkingen die zijn opgenomen in de vergunning.

Het bevoegd gezag verleent de vergunning en ziet toe op het naleven van de algemene zorgplicht en de specifieke vergunningsvereisten.

122

Vraag:

Wat is het subsidiebedrag per vierkante meter dat particulieren kunnen ontvangen voor het verwijderen van hun asbestdak?

Antwoord:

Het subsidiebedrag bedraagt € 4,5 per m² met een maximum van € 25.000,- per adres.

123

Vraag:

Wat is de gemiddelde grootte van de asbestdaken bij particulieren? In welke bandbreedte bevindt zich dit gemiddelde?

Antwoord:

De MKBA van 2012 (Kst. 25 834 nr. 76 bijlage 2) gaat uit van een gemiddelde van 36 m² in geval van particuliere woningen.

124

Vraag:

Wat zijn de kosten van het verwijderen van een vierkante meter aan asbestdak? Wat zijn de kosten van het vervangen van een vierkante meter aan asbestdak?

Antwoord:

De kosten van het saneren van een vierkante meter kunnen variëren tussen gemiddeld € 10 tot € 50 per m², afhankelijk van de omstandigheden, zoals de mate van verwerking en het te saneren oppervlak. Hier zijn de kosten van het vervangende dak niet bij inbegrepen.

125

Vraag:

Welke financierings- en subsidieregelingen zijn in ontwikkeling om de verdere sanering van asbestdaken van 2020 tot 2024 te ondersteunen?

Antwoord:

In het kader van de programmatische aanpak worden verschillende initiatieven ontplooid door betrokken partijen, waaronder het opzetten van revolverende fondsen en decentrale subsidieregelingen om eigenaren van asbestdaken te ondersteunen.

126

Vraag:

Waarom wordt er pas voor 2030 gestreefd naar een (petro)chemische sector zonder noemenswaardige incidenten en niet véél eerder?

Antwoord:

Veiligheid kent geen eindpunt: het is een continu proces van leren en verbeteren. Het huidige beleid is vooral gericht op de korte termijn. Wat nieuw is, is dat industrie, overheid en wetenschap op weg naar een duurzaam en veiliger Nederland gezamenlijk werken aan een streefbeeld waarin de veiligheid structureel verbeterd wordt.

127

Vraag:

Wordt bij de publicatie in 2019 van de nieuwe versies van de verschillende regelingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen ook het vervoer via buisleidingen meegenomen? Zo nee, worden hier de veiligheidseisen ook bij de tijd gebracht?

Antwoord:

Het vervoer van gevaarlijke stoffen voor buisleidingen valt buiten de reguliere herziening van de regelingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Nederland volgt hierbij de cyclus van de UNECE, daartoe verplicht door de EU-Kaderrichtlijn Transport van gevaarlijke stoffen. De beleidscyclus voor buisleidingen valt buiten dit regime. Op dit moment is er geen aanleiding om de voorschriften daarvoor te herzien.

128

Vraag:

Hoe verhoudt de sterke beperking van het budget voor asbestsanering zich tot het voorgenomen verbod in 2024?

Antwoord:

Er is in totaal € 75 mln. ter beschikking gesteld om het saneren van asbestdaken te versnellen. Deze regeling blijkt de afgelopen jaren succesvol, het saneren is aanzienlijk versneld. Het voorgenomen asbestdakenverbod wordt verder ondersteund door de programmatische

aanpak (TK 2017–2018, 34 675 nr. 7). In het kader van deze aanpak worden door de betrokken partijen initiatieven ontplooid om het saneren van de asbestdaken te ondersteunen. Er worden niet alleen financiële stimulanzen ontwikkeld maar ook wordt gewerkt aan bijvoorbeeld een collectieve aanpak, het opzetten van opleidingen voor de asbestverwijderingssector en het introduceren van maatwerkplanningen voor dakeigenaren.

129

Vraag:

Wat was het budget voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2000? En in 2010? En in 2015?

Antwoord:

De ILT is in 2012 opgericht en ontstaan uit een samenvoeging van de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In 2012 had de ILT een budget van € 158,9 mln. In 2015 was het budget € 147,6 mln.

130

Vraag:

Hoe wordt ingezet op versterking of verhoging van de capaciteit van de ILT?

Antwoord:

De huidige capaciteit, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 140, is uitgangspunt voor de uitvoering van de werkzaamheden door de ILT. Vanwege de veelheid aan wetten waarop de ILT toezicht moet houden, heeft de ILT een ILT-brede risicoanalyse (IBRA) ontwikkeld. De eerste risicoanalyse is aan uw Kamer toegezonden op 6 juli 2017. Met behulp van deze analyse zijn maatschappelijke risico's onderling vergelijkbaar en afweegbaar gemaakt. Dit geeft inzicht om keuzes te maken en prioriteiten te stellen en capaciteit daar in te zetten waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn.

Bij uitbreiding van taken als gevolg van nieuwe wetgeving, worden de consequenties daarvan voor eventuele uitbreiding van de capaciteit en de gevolgen voor de organisatie in beeld gebracht en in de eerstvolgende begroting verwerkt.

131

Vraag:

Hoe breed zal de analyse van de ILT zijn over de risico's van stelsels met certificerende instellingen en zullen er ook aanbevelingen uit komen die voor andere van dergelijke stelsels relevant kunnen zijn?

Antwoord:

De analyse is onderdeel van het programma «Regie en Toezicht op Externe Relaties en Producties». Hierin worden alle certificerende instellingen waar de ILT toezicht op houdt meegenomen. De verwachting is dat de uitkomsten ook mogelijk van toepassing kunnen zijn voor andere stelsels. Daarom is op voorhand contact gezocht met andere inspectiediensten die met soortgelijke stelsels werken. Dit contact verloopt via de Inspectieraad; verschillende inspectiediensten zijn al op de hoogte van dit programma en hebben hun medewerking toegezegd op onderdelen van dit programma.

De uitkomsten alsook de voortgang van dit programma zullen ook gedeeld worden binnen de Inspectieraad.

132

Vraag:

Kan per jaar inzichtelijk gemaakt worden welke beleidsmatige keuzes leiden tot de budgetontwikkeling van de BDU?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 17.

133

Vraag:

Kan inzichtelijk worden gemaakt wat welke provincie of stadsregio ontvangt aan middelen uit de BDU?

Antwoord:

Alleen de vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ontvangen BDU. Zie verder het antwoord op vraag 17.

134

Vraag:

Kan inzichtelijk gemaakt worden welk deel van de BDU-middelen uiteindelijk naar de vervoerders gaat, uitgesplitst per vervoerder?

Antwoord:

De vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van regionaal OV in hun regio. Daartoe geven ze door middel van het verlenen van concessies opdracht aan vervoerders. Het is niet bekend hoeveel middelen daarmee zijn gemoeid.

135

Vraag:

Kunt u de daling van het bedrag voor de BDU toelichten, gezien het feit dat de mobiliteitsvraag in de metropoolregio's stijgt?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 17.

136

Vraag:

Is de gewenste afname in de kosten voor externe inhuur tussen 2019 en 2018 met meer dan de helft van ruim 21 miljoen euro naar minder dan 10 miljoen euro reëel? Zo ja, hoe wordt zo'n halvering bewerkstelligd?

Antwoord:

De externe inhuur op artikel 98 in 2018 en 2019 valt hoger uit dan 2020 en verder door de (tijdelijke) toevoeging van budget voor inhuur op projecten en programma's. Met deze begroting worden bijvoorbeeld tijdelijk middelen toegevoegd voor inhuur DUMO/Fiets en de vervanging van het zaakstelsel bij de ANVS zoals toegelicht in de verdiepingsbijlage. Na afronding van deze programma's en projecten vervallen deze uitgaven in principe waardoor de daling reëel is.

137

Vraag:

Waarom is de bijdrage aan de sociale veiligheid op het spoor slechts incidenteel en wordt dit in 2019 niet voortgezet? Is dit geen structureel issue?

Antwoord:

Het vergroten van de sociale veiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor concessiehouders en concessieverleners en heeft de

structurele aandacht van alle vervoerders, politie, vakbonden, decentrale overheden, ProRail en de rijksoverheid.

In 2016 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als concessieverlener eenmalig in totaal € 10 miljoen aan NS beschikbaar gesteld voor de jaren 2016, 2017 en 2018. Deze subsidie had tot doel een extra impuls te geven om maatregelen op het gebied van sociale veiligheid te versnellen.

138

Vraag:

Is gezien het feit dat de apparaatskosten van de agentschappen structureel omlaaggaan, meegroeit met de prijsontwikkeling niet realistischer?

Antwoord:

De daling van de apparaatskosten in 2021 en 2022 hangt samen met de daling van het opdrachtvolume bij RWS. Jaarlijks in het uitvoeringsjaar worden de apparaatsbudgetten meerjarig geactualiseerd voor de door Financiën uitgekeerde prijsbijstelling ter compensatie van de prijsontwikkeling.

139

Vraag:

Hoe wordt de bezuiniging op de apparaatskosten van het kerndepartement gerealiseerd zonder in te leveren op de kwaliteit, gezien het feit dat de Kamer zich heeft uitgesproken tegen een groei van externe inhuur en de opgave van het ministerie niet afneemt?

Antwoord:

De bezuiniging op de apparaatskosten als gevolg van de taakstelling Rutte II liep tot en met 2018. IenW heeft deze ingevuld onder meer door versobering van de bedrijfsvoering en verbeterde inzet op integrale programma- aanpak en standaardisering zoals in eerdere begrotingen toegelicht. Met natuurlijk verloop is een krimp van de bezetting gerealiseerd.

140

Vraag:

Hoeveel fte's had de inspectiedienst ILT in 2000 in dienst? En in 2010? En in 2015? Hoeveel fte's heeft de ILT momenteel in dienst?

Antwoord:

De ILT is in 2012 opgericht en ontstaan uit een samenvoeging van de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In 2012 had de ILT 1.120,2 fte in dienst. In 2015 was het aantal fte's 1.135. De stand in 2018 is 1.113 fte.

141

Vraag:

Welke taken heeft de ILT er tussen 2010 en 2018 bijgekregen?

Antwoord:

De ILT is in 2012 opgericht en ontstaan uit een samenvoeging van de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Vanaf 2012 heeft ILT de volgende taken erbij gekregen:

- Toezicht op het gebruik van biociden in de industrie en door professionele gebruikers.
- Primair toezichthouder (mede namens Amerikaanse of Canadese luchtvaartautoriteiten) voor in Nederland gevestigde luchtvaart-onderhoudsbedrijven die naast een Europese vergunning ook een Amerikaanse of Canadese vergunning hebben.

- Uitvoeren van prestatievergelijking drinkwaterlevering.
- Vergunningverlening bij en toezicht op de opleiding en de examens van machinisten (erkenning opleidingsinstituten, mandatering examinering). Daarnaast onderhoudt de inspectie het vergunningenregister.
- Verlening van certificaten en het bijhouden van een register op grond van de EU verordening 445/2011, Spoorwegwet artikel 48 en aanvullende regelgeving.
- Samenwerking tussen ILT en het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) Ministerie van Defensie binnen een programma op het vlak van wegtransport. Beide partijen voeren ook deels elkaars taken uit.
- Toezicht op naleving van de passagiersrechten op het gebied van railvervoer, zeevaart, busvervoer.
- De ILT ziet erop toe of een verkeersproduct is goedgekeurd. Daarnaast controle of het een juiste goedkeuring is en geen vervalsing.
- Toezicht op overbelading vrachtvoertuigen.
- Toezicht op naleving Europese regelgeving banden- en energielabels.
- Toezicht op de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, gericht op rijkschoolhouders.
- Toezicht op voertuigtoelating, het afgeven van verklaringen over het veiligheidsbeheersysteem van ondernemingen, het aannemen van incidentmeldingen en het houden van toezicht hierop.
- Het uitvoeren van audits op beveiligingsplannen van transporteurs.
- Vergunningverlening voor grensoverschrijdend transport van afval (EVOA en BIA).
- Bestuurlijk toezicht op de provincie in het kader van de Wet Revitalisering generiek. Het accent ligt op de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving bij de grote risicovolle bedrijven.
- Vergunningverlening en toezicht op Eigen Werken RWS.
- Onderzoek naar de gevolgen van luchtkwaliteit in vliegtuigen (waaronder de fumes-problematiek).
- De exportheffing (export van afvalstoffen die in het buitenland worden verbrand) op grond van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm). De inspectie verstrekt de Belastingdienst de gegevens die noodzakelijk zijn om de heffing vast te stellen.
- Toezicht op woningcorporaties (op basis van Woningwet 2015).
- Toezicht op de naleving van de bepalingen over de kwaliteit, veiligheid en leveringszekerheid (inclusief verstoring en noodvoorziening) van de elektriciteits- en drinkwatervoorziening van Caribisch Nederland.
- Wettelijke taak voor het doen van ongevalsonderzoek op het spoor en bij het transport van gevaarlijke stoffen.
- Wettelijke taak voor het opstellen van rapportages waaraan een onderzoek ten grondslag ligt, waaronder de handhavingsrapportage Schiphol en de rapportage inzake havenontvangstvoorzieningen.
- Vergunningverlening voor het gebruik van precursoren.
- Vergunningverlening op het gebied van vuurwerk en de Wet explosieven voor civiel gebruik (Wecg).
- Uitvoeren van de geschiktheids- en betrouwbaarheidstoets in het kader van de Woningwet.
- Vergunningverlening op het gebied van buisleidingen.
- Het toezicht op de naleving van de Tolwet.
- Beoordelen van flight time specification schemes en fatigue risk management.
- Vergunningverlening aan Defensie voor wat betreft de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
- Toezicht op het Ministerie van Defensie en bijzondere inrichtingen, zoals gebouwen van het Koninklijk Huis (Paleis Noordeinde en Paleis Huis ten Bosch), enkele onderzoekslaboratoria van TNO en de vuurwerkopslag van Domeinen in Ulicoten. Dit op grond van de Wet

algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de daarop gebaseerde vergunningen en diverse rechtstreeks werkende regelgeving zoals het Activiteitenbesluit, REACH en EG-verordeningen.

- Toezicht op de scheiding van Diensten van Algemeen Economisch Belang en niet-Diensten van Algemeen Economisch Belang in het kader van de Woningwet.
- Toezicht op de zorgplicht voor primaire waterkeringen.
- Vergunningverlening op het gebied van primaire waterkeringen.
- Toezicht op het verbod op gratis plastic draagtassen.
- Toezicht op de naleving van de wet Normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi publieke sector.
- Toezicht op de naleving van de cabotageregels.
- Toezicht op de normale wekelijkse rust voor vrachtwagenchauffeurs.
- Toezicht op de Wet bescherming Antarctica.
- Bevoegde autoriteit van IenW op het terrein van de gereguleerde beroepen in het kader van de EU Richtlijn Erkende Beroepen.
- Toezicht op de verplichtingen van aanbieders van essentiële diensten (AED's) in de vitale sectoren drinkwater, luchtvaart en scheepvaart in het kader van de Wet bescherming netwerk- en informatiesystemen.
- Toezicht op basis van Maritieme Arbeids Verdrag 2006.
- Toezicht op basis van Ballast Water Management Verdrag.
- Toezicht op basis van diverse aansprakelijkheidsverdragen in de scheepvaart (waaronder wrakopruijing).
- Toezicht op de naleving van Annex VI in het kader van de zwavelverordening voor de scheepvaart.
- Toezicht op de code voor het varen in polaire wateren (POLAR Code).
- Toezicht op de code voor het varen met gasen of andere brandstoffen met laag vlampunt (IGF Code).
- Toezicht op de (gewijzigde) Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, de zogeheten Manilla Amendments.
- Toezicht op de uitvoering van de Verordening Scheepsrecycling.
- Meldingsloket voor modelvlieglocaties (op basis van de Regeling Modelvliegen).
- Vergunningverlening voor hoofdspoorweginfrastructuur op grond van de Spoorwegwet.
- Verklaringen afgeven voor de Wet Lokaal Spoor.
- Het monitoren, bewaken en rapporteren over de voortgang van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op het gebied van het spoor.

142

Vraag:

Hoeveel fte heeft de ILT voor het controleren van de risicobedrijven? Om hoeveel bedrijven gaat het en met welke regelmaat worden er inspecties uitgevoerd bij deze bedrijven?

Antwoord:

De provincies zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevoegd gezag en daarmee primair verantwoordelijk voor Wabo-vergunningverlening, toezicht en de handhaving (VTH) op de circa 400 actieve BRZO-plichtige bedrijven (Besluit risico's zware ongevallen 2015). De ILT kan het bevoegd gezag adviseren bij de Wabo-vergunningprocedure. Ze doet dat met voorrang bij bedrijven met externe veiligheidsrisico's en die landelijk het meest bijdragen aan de emissie van prioritare stoffen.

De ILT heeft ook een directe toezichtstaak bij risicobedrijven. Het gaat om onderwerpen waarvan de regelgeving een directe werking heeft en geen onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Het betreft bedrijven die te maken hebben met chemicaliën (REACH), afval, asbest, buislei-

dingen, brandstoffen, biociden, vuurwerk en explosieven. De ILT richt zich in haar toezicht op zowel BRZO-plichtige bedrijven als op een extra risicogroep van ca. 300 risicobedrijven, die vergelijkbare risico's kennen als BRZO-plichtige bedrijven. De veiligheidscultuur van het bedrijf speelt hierbij een belangrijke rol.

De inzet van de ILT bij risicovolle bedrijven vindt risicogebaseerd plaats en bedraagt momenteel ongeveer 30 fte. De BRZO-plichtige bedrijven zijn in de afgelopen vier jaar allemaal minimaal 1x geïnspecteerd, en vaker wanneer er aanleiding toe was.

De benadering van risicovolle bedrijven zal in 2019 in één van de vier nieuwe programma's vormgegeven worden, waarmee de ILT vanuit een combinatie van disciplines de grootste maatschappelijke risico's wil aanpakken. De ILT beoogt daarmee de veiligheid en emissiebeheersing van de sector te versterken.

143

Vraag:

Wordt bij de overgang van eigen auto's naar leaseauto's door de ILT ook gekozen voor emissieloze voertuigen?

Antwoord:

IenW heeft de ambitie om minimaal 30% CO-reductie in 2020 te realiseren. ILT onderzoekt momenteel of het wagenpark gereduceerd kan worden en zodoende bij te dragen aan de CO-reductie, zonder dat dit haar werk beïnvloedt. Mocht dit zo zijn dan is het logische gevolg dat er afscheid wordt genomen van eigen auto's zonder vervanging. Indien er toch leaseauto's nodig zijn dan is de intentie om daar waar het werk het toelaat en de middelen beschikbaar zijn te kiezen voor emissieloze voertuigen.

144

Vraag:

Heeft het feit dat voor de programma's Duurzame Mobiliteit en Fiets alleen voor 2018 en 2019 geld vanuit het Infrastructuurfonds wordt overgeheveld te maken met de looptijd van de Nationale Agenda Fiets tot 2020?

Antwoord:

Vanwege de start van de programma's Duurzame Mobiliteit en Fiets is gekozen om voor de eerste 2 jaar middelen vrij te maken. In de begrotingsvoorbereiding voor het jaar 2020 wordt opnieuw gekeken naar financiering voor de komende jaren. Er is geen relatie met de looptijd van de Nationale Agenda Fiets tot 2020.

145

Vraag:

Vallen de acties zoals omschreven in Kamerstuk 28 089, nr. 88 onder de «impuls omgevingsveiligheid»?

Antwoord:

Onder het artikelonderdeel Programma Impuls Omgevingsveiligheid vallen de volgende acties:

- Veiligheidswinst bij de «net-niet Brzo-bedrijven»
- Veiligheidswinst door aanpak achterblijvende (Brzo) bedrijven

De overige acties vallen onder andere artikelonderdelen.

146

Vraag:

Wat behelst het tweejarige programma «Toezicht Schiphol» onder 24.01? Waarom is dit niet meer nodig?

Antwoord:

Het Toezichtsprogramma Schiphol van de ILT behelst een programma-tische en integrale aanpak van onderling vaak samenhangende maatschappelijke problemen op het terrein van vliegveiligheid, veilig en gezond werken en veilig en gezond leven in de omgeving van Schiphol. Het betreft een meerjarig programma waarvan de projecten en activiteiten die in 2019 en 2020 worden uitgevoerd momenteel worden gedefinieerd. Aan de hand van de resultaten zal worden geëvalueerd of het programma na 2020 wordt voortgezet of dat de werkzaamheden worden ondergebracht in het reguliere toezicht door de ILT.