

Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020**

**Nr. 77**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 15 november 2019

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 24 september 2019 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 8 oktober 2019 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 griffier van de commissie,  
Israel

1

**Vraag:**

Wanneer komt u met een reactie op het Deltaplan Mobiliteit van de Mobiliteitsalliantie, dat u in juni is aangeboden? Vóór de begrotingsbehandeling?

**Antwoord:**

Zoals ik in het AO MIRT van juni heb toegezegd, zal ik voor het NO MIRT van november met een reactie op het Deltaplan komen.

2

**Vraag:**

Hoe bent u betrokken bij de investeringsagenda van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat? Hoe is uw ministerie betrokken bij het opstellen van de Groeiagenda (Economische Zaken en Klimaat) en de criteria voor het Investeringsfonds?

**Antwoord:**

IenW is momenteel betrokken bij de voorbereidingen omtrent de groeiagenda van EZK. Naar verwachting wordt de Kamer eind november geïnformeerd over de groeiagenda van EZK. De Ministers van Financiën en EZK zullen begin 2020 rapporteren over hoe een fonds kan worden opgericht om het verdienvermogen te versterken. Deze brief zal de kabinetsvisie op dit onderwerp weergeven.

3

**Vraag:**

Waarom wordt het geld dat met kasschuiven naar de toekomst wordt weggezet niet nu besteed aan onderhoud, aangezien wordt ingezet op een onderhoudsimpuls om de versnelling van de groei van de achterstand te bestrijden? Hoeveel schade door gebrekkig of uitgesteld onderhoud kan worden voorkomen door nu geld hiervoor vrij te maken?

**Antwoord:**

De middelen die met deze kasschuiven naar de toekomst zijn verschoven, zijn bestemd voor specifieke projecten. De doorgeschoven middelen blijven beschikbaar voor deze doelen. Het betreft geen extra geld dat voor andere doeleinden zoals Beheer en Onderhoud kan worden ingezet. Bovendien vraagt het uitvoeren van extra onderhoud niet alleen om geld maar ook om capaciteit. Wel ontstaat met een kasschuif ruimte om middelen voor beheer en onderhoud naar voren te halen. Bij de Ontwerpbegroting 2020 wordt € 100 miljoen vrijgemaakt voor een impuls op Beheer en Onderhoud. Met dit impuls pakket wordt ingezet op het afdempen van de groei van het uitgesteld onderhoud en het verminderen van de kans op verstoringen. RWS onderzoekt de mogelijkheid om – qua financiën en capaciteit – onderhoudsprojecten te versnellen zodat de kans op verstoringen verder afneemt.

4

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van alle budgetspanningen in de begroting?

**Antwoord:**

De begroting van Infrastructuur en Waterstaat (hoofdstuk 12) kent geen budgetspanning. Het budget is hiermee gelijk aan het geplande programma.

Op de begrotingen van de fondsen wordt gewerkt met overprogrammering. Hierbij ligt het beschikbare budget in het desbetreffende jaar onder het geplande programma, waardoor vertragingen in individuele projecten niet 1 op 1 gepaard hoeven te gaan met onderuitputting van de

beschikbare middelen. In de paragraaf overprogrammering van de infrastructuuragenda en de deltafondagenda is de overprogrammering in de begrotingsperiode opgenomen. In de tabellen van het projectoverzicht van het infrastructuurfonds en het deltafonds kunt u de overprogrammering in het uitvoeringsjaar terugvinden.

5

**Vraag:**

Wordt bij de economische verlieskosten in de top-50 gewerkt met dezelfde methodiek voor het vrachtverkeer als in de Economische wegwijzer, zoals jaarlijks uitgebracht door brancheverenigingen evofenedex en TLN?

**Antwoord:**

Ja, met de hoofdwegennetindicator worden de economische verlieskosten van knelpunten in beeld gebracht. De economische verlieskosten worden gevormd door langzaam rijdende en stilstaande vrachtautos en personenautos in files. Het vrachtverkeer hierin wordt op een identieke manier berekend als in de jaarlijkse Economische wegwijzer van evofenedex en TLN.

6

**Vraag:**

Wat behelzen de no-regret maatregelen van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag?

**Antwoord:**

De no-regret maatregelen van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag hebben betrekking op het Central Innovation District (CID)- en Binckhorstgebied dat zich bevindt in Den Haag. In het Binckhorstgebied worden de komende jaren circa 5.000 woningen gerealiseerd als eerste stap van een grotere ambitie van 10.000 woningen. Om de mobiliteit voor de toekomstige bewoners te faciliteren worden de komende jaren diverse maatregelen uitgevoerd die daaraan bijdragen. Maatregelen die de komende jaren worden uitgevoerd zijn de aanleg van fiets(snel)wegen, fietsstallingen, voetgangerspaden, busbanen, mobilityhubs en het ontwikkelen van deelsystemen, waardoor de omliggende stations (Den Haag CS, Den Haag Hollands Spoor, Leidschendam-Voorburg en Den Haag Laan van NOI) goed bereikbaar worden.

7

**Vraag:**

Wat is het verschil tussen het aantal gerealiseerde, dus beschikbare verzorgingsplaatsen voor vrachtwagens in Nederland en het aantal benodigde verzorgingsplaatsen in Nederland in 2021?

**Antwoord:**

Het aantal officieel geregistreerde overnachtingsplekken voor vrachtwagens op private truckparkings bedraagt ruim 4.100 (bron: ndw.nu). In 2021 zal dit aantal met naar verwachting 600–800 zijn toegenomen tot 4.700–4.900. Het gecijferd tekort van 2.400 zou in 2021 dan 1.600 – tot 1.800 bedragen. Vrachtwagenparkeerplekken op de Rijkswaterstaat-verzorgingsplaatsen zijn hierin niet meegenomen. Dit zijn officieel geen overnachtingsplekken.

8

**Vraag:**

Wat is het verschil tussen het aantal gerealiseerde, dus beschikbare overnachtingplaatsen voor vrachtwagens in Nederland in 2021?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 7.

9

**Vraag:**

Is er op de begroting een reservering terug te vinden voor compensatiegelden voor stikstofdepositie of bijbehorende maatregelen?

**Antwoord:**

Nee, graag verwijs ik uw Kamer naar de kabinetsreactie op het advies van het adviescollege o.l.v. dhr. Remkes (kenmerk DGNVLG-NP/19226115).

10

**Vraag:**

In hoeverre komen middelen uit het miljardenfonds voor nieuwbouw in de grote steden gerelateerd aan infrastructuur, zoals ontsluiting van een nieuwe wijk op de infrastructuur, los te staan van de MIRT-systematiek (MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)? Gaan er twee aparte potjes ontstaan voor infrastructuur?

**Antwoord:**

Besluitvorming en voorafgaande integrale afweging tussen opgaven op het terrein van mobiliteit en het ruimtelijk domein, waaronder woningbouw, blijft plaatsvinden conform de MIRT systematiek. De besluitvorming hierover loopt via het bestuurlijk overleg MIRT en de reguliere gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Vanuit het infrastructuurfonds wordt primair geïnvesteerd in de nationale hoofdnetwerken (rijkswegen, spoor, en vaarwegen). Zoals beschreven in de Kamerbrief «Maatregelen woningmarkt» van BZK kan vanuit het woningbouwfonds een bijdrage gegeven worden in de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van woningbouwgebieden, bijvoorbeeld de kosten voor uitplaatsing van bedrijven, sanering, aankoop of onteigening van gronden, het direct bereikbaar maken van het gebied, en investeringen in verduurzaming.

11

**Vraag:**

Welke invloed heeft de kortetermijn file-aanpak voor de emissies van NO<sub>2</sub> en de PAS (Programma Aanpak Stikstof)?

**Antwoord:**

- De effecten op NO<sub>2</sub>-emissies van de korte termijn fileaanpak zijn modelmatig niet of nauwelijks te kwantificeren.
- Als er dan toch al een effect in kaart gebracht zou kunnen worden is de verwachting dat emissies zoals NO<sub>2</sub> eerder zullen af- dan toenemen vanwege de aard van de maatregelen en de filedruk die wordt vermindert.
- De maatregelen uit de korte termijn fileaanpak zijn er immers op gericht om:
  - incidenten sneller te detecteren en de nasleep ervan sneller af te halen (voorbeeld: inzet van meer bergers en weginspecteurs)
  - lokale verstoringen van de verkeersstroom te voorkomen (voorbeeld: het aanpassen van op- en afritten op diverse locaties om filevorming van invoegend/uitvoegend verkeer te voorkomen).
  - weginfrastructuur klaar te maken voor de toekomst (voorbeeld: het snel en automatisch kunnen openen van spitsstroken met behulp van slimme camera's).

12

**Vraag:**

Kunt u een apart overzicht van alle budgetspanningen geven? Kunt u dit kort toelichtingen/ uitleggen?

**Antwoord:**

De begroting van Infrastructuur en Waterstaat (hoofdstuk 12) kent geen budgetspanning. Het budget is hiermee gelijk aan het geplande programma.

Op de begrotingen van de fondsen wordt gewerkt met overprogrammering. Hierbij ligt het beschikbare budget in het desbetreffende jaar onder het geplande programma, waardoor vertragingen in individuele projecten niet gepaard hoeven te gaan met onderuitputting van de beschikbare middelen. In de paragraaf overprogrammering van de infrastructuuragenda en de deltafondagenda is de overprogrammering in de begrotingsperiode opgenomen. In de tabellen van het projectoverzicht van het infrastructuurfonds en het deltafonds kunt u de overprogrammering in het uitvoeringsjaar terugvinden.

13

**Vraag:**

Hoe staat het met de realisatie van het aantal verzorgings- en overnachtingsplaatsen voor vrachtwagens in Nederland? Worden de doelen gehaald? Is daarmee aan de vraag voldaan? Zijn daarmee de bestaande sociale-, veiligheids- en overlastproblemen voldoende opgelost?

**Antwoord:**

Nederland zit in een transitie waarbij lang parkeren voor vrachtwagens uiteindelijk dient te gebeuren op beveiligde truckparkings met een hoog voorzieningenniveau. Daarin zijn de afgelopen jaren flinke stappen gezet door de totstandkoming van meerdere nieuwe beveiligde truckparkings waaronder de truckparkings Maasvlakte Plaza, Hazeldonk, Duiven en Deventer (Programma Meer Vlot). Op de oostelijke en zuidoostelijke goederenvervoercorridors, waar het overgrote deel van het internationale weggoederenvervoer plaatsvindt, is de uitdaging het grootst, zeker in de grensregio's. Het becijferd tekort (bron: *MIRT-Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuid-Oost*, Studio Bereikbaar, 2018) op genoemde corridors bedraagt 2.400 parkeerplekken in 2024, rekening houdend met een bescheiden groei van het wegvervoer. Inmiddels wordt gewerkt aan de uitrol van 800 nieuwe beveiligde lang parkeerplekken voor vrachtwagens (realisatie: 2020–2022). Daarnaast is in 2019 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies gewerkt aan een lijst met extra locaties die in beeld zijn voor ontwikkeling en realisatie. Afhankelijk van het rondkomen van financiering (Europees CEF geld) zouden daarmee mogelijk ruim 1.000 extra beveiligde lang parkeerplekken voor vrachtwagens gerealiseerd kunnen worden in de periode 2021–2024. Daarmee zou het tekort op de genoemde corridors voor een belangrijk deel zijn opgelost. De problematiek verbonden met truckparkeren op andere plekken in Nederland is, m.u.v. enkele specifieke punten, veel beperkter van aard. De verwachting is dat de sociale-, veiligheids- en overlastproblemen verbonden aan het lang parkeertekort gaandeweg af zullen nemen als de capaciteit en vullingsgraad van beveiligde truckparkings toenemen en samengaat met regionale handhaving op oneigenlijk parkeren.

14

**Vraag:**

Hoe gaat het verder met de maximum snelheid van 130 km per uur op de snelwegen, nu die snelheidsverhoging vanwege de PAS niet door kan gaan?

**Antwoord:**

Graag verwijs ik uw Kamer naar de kabinetsreactie op het advies van het adviescollege o.l.v. dhr. Remkes (kenmerk DGNVLG-NP/19226115).

15

**Vraag:**

Hoe is de voortgang van de aanleg van ontgassingsinstallaties en het programma «Schoon schip»?

**Antwoord:**

De aanleg van ontgassingsinstallaties loopt minder vlot dan verwacht. Recentelijk zijn stappen gezet die bij het gebruik van dampverwerkingsinstallaties wellicht mogelijkheden biedt. Het verbod op het varend ontgassen van ladingtanks zoals in het Scheepsafvalstoffenverdrag wordt geregeld is specifiek gericht op de binnenvaart en heeft geen relatie met het op de zeevaart gerichte programma Schoon Schip van de ILT. In het kader van het programma Schoon Schip is de ILT op dit moment druk bezig om het toezicht op de nieuwe regels over zwavel in brandstof, die per 1 januari 2020 in werking treden, in de steigers te zetten. De toezichtvisie hierop wordt momenteel internationaal afgestemd.

16

**Vraag:**

Nu het tracebesluit voor de A27/A12 is vernietigd wordt dan ook de beloofde geluidssanering niet meer uitgevoerd? Geldt dit ook voor de delen van het Meerjarenprogramma Geluidssanering, Kanaleneiland, Hoograven en Lunetten?

**Antwoord:**

Nee. Met de vernietiging van dit tracebesluit is weliswaar het huidige gekoppelde saneringsplan komen te vervallen, maar is er met een in voorbereiding zijnde wijziging van de Wet milieubeheer, waar de indieningstermijn van saneringsplannen wordt verlengd naar 31 december 2023, nog voldoende ruimte om tijdig samen met een nieuw Tracébesluit, een nieuw gekoppeld saneringsplan vast te stellen. Dit geldt ook voor Kanaleneiland, Hoograven en Lunetten.

17

**Vraag:**

Was het voor de veiligheid van het luchtverkeer niet beter geweest om de nieuwe luchtverkeersleiders bij Lelystad, die daar nu zonder vliegtuigen moeten oefenen, in bijvoorbeeld Maastricht Aachen Airport (MAA) aan het werk te zetten en ze daadwerkelijk iets te laten doen?

**Antwoord:**

Een periode van inregelen met het bestaande verkeer is noodzakelijk om een veilige openstelling voor handelsverkeer mogelijk te maken. Zo kunnen zowel de luchtverkeersleiding, Lelystad Airport als de huidige gebruikers ervaring met de nieuwe procedures opdoen, zonder dat er groot verkeer is. Deze procedures zijn voor elke luchthaven specifiek. Luchtverkeersleiders worden dus altijd opgeleid voor een specifieke luchthaven en gaan met die achtergrond verkeersleiding geven aan bestaande gebruikers op Lelystad Airport. Het is daarom niet mogelijk om op korte termijn met verkeersleiders tussen luchthavens te schuiven. Inzet van deze verkeersleiders op een ander vliegveld zou betekenen dat zij een heropleiding voor die luchthaven moeten doorlopen. Een eventuele terugkeer naar Lelystad zou op termijn een tweede heropleiding inhouden.

18

**Vraag:**

Zijn er mogelijkheden om snel nieuwe grote projecten uit te zetten, als het kabinet later dit jaar met een grote investeringsagenda komt en er extra budgetten vrijkomen voor nieuwe infrastructuur? Kunt u dit ook toelichten in het licht van de enorme kasschuiven van de afgelopen jaren en de 2 miljard euro van het regeerakkoord die maar ten dele wordt gebruikt? Zijn er genoeg ambtenaren, ingenieurs, aannemers en bouwers om aan de nodige procedures te kunnen voldoen?

**Antwoord:**

Zoals in de Miljoenennota aangegeven, onderzoekt het kabinet de mogelijkheden om het verdienvermogen van Nederland op de lange termijn te versterken en hoe een investeringsfonds kan worden opgericht. De Minister van Economische Zaken en Klimaat komt dit jaar met een brede agenda om het duurzame verdienvermogen op de lange termijn te versterken. Hierop kan ik niet vooruitlopen. Grote investeringsprojecten in infrastructuur vergen altijd een zekere doorlooptijd van planvorming tot daadwerkelijke realisatie. Daarnaast leidt aanvullende programmering tot meer benodigde capaciteit. Via de human capital agenda wordt hier aan gewerkt.

19

**Vraag:**

Welke extra middelen of maatregelen zijn er beschikbaar voor een trendbreuk die we zien ondanks alle inspanningen van de afgelopen decennia niet hebben geleid tot een afname in de hoeveelheid afval in Nederland?

**Antwoord:**

De afgelopen jaren is onder meer via het programma Van Afval naar Grondstof sterk ingezet op verbetering van de afvalscheiding en recycling, hetgeen leidt tot minder restafval. In aanvulling daarop is in het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie een pakket van maatregelen geformuleerd dat op termijn zal doorwerken in een vermindering van de totale hoeveelheid afval.

Dit betreft maatregelen onder meer gericht op het hergebruik van producten en materialen, op het ontwerpen van producten voor hergebruik en een uitbreiding van de producentenverantwoordelijkheid bij onder meer verpakkingen. Door grondstoffen en producten langer te gebruiken en door een vermindering van de verbranding van afval wordt tevens een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit maatregelenpakket wordt daarom ondersteund met middelen die het kabinet ter beschikking heeft gesteld vanuit de klimaatenvolp en door de middelen die een bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie op korte termijn opleveren.

20

**Vraag:**

Waarom gaat het budget van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) met 8 miljoen euro naar beneden en dan volgend jaar weer met 1 miljoen euro omhoog? Moet er gezien de grote opgave op het gebied van handhaving, alle incidenten bij de industrie, de luchtvaart, de Stint en dergelijke niet juist extra handhavingscapaciteit bij?

**Antwoord:**

Vanaf 2019 zijn extra middelen ter versterking van de handhavingscapaciteit toegevoegd aan de ILT-begroting. In 2019 € 10 miljoen, in 2020 € 12 miljoen en vanaf 2021 structureel € 15 miljoen. De ontwikkeling van de totale omvang van de ILT-begroting wordt mede verklaard uit het saldo van deze toevoeging met de overige mutaties. De daling in 2020 ten opzichte van 2019 houdt verband met enkele incidentele toevoegingen

aan de begroting in 2019. Het gaat onder meer om € 7,5 miljoen voor de vervanging van kaarten in de boardcomputers van taxi's en € 1,1 miljoen voor het beheer van de applicatie Inspectieview. In de verdiepingsbijlage van de lenW-begroting bij artikel 24 vindt u het meerjarig overzicht van de mutaties.

21

**Vraag:**

Is er niet veel meer nodig dan 100 miljoen euro, gezien de steeds verder oplopende hoeveelheid uitgesteld onderhoud en bij hoofdvaarwegen zelfs achterstallig onderhoud? Moet er niet met veel meer urgentie en moet er niet veel meer geld en menskracht worden vrijgemaakt om economische schade, betrouwbare reistijden, veiligheidsrisico's en overlast in de toekomst te voorkomen?

**Antwoord:**

Momenteel lopen audits die moeten uitwijzen hoe groot de toekomstige opgave is. Medio 2020 informeer ik uw Kamer over de uitkomsten. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 vraagt het uitvoeren van extra onderhoud niet alleen om geld maar ook om mensen. Met de impuls op korte termijn waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd in de bijlage bij de Ontwerpbegroting doen we nu wat haalbaar is op de korte termijn en onderzoeken we of daar nog meer mogelijk is.

22

**Vraag:**

Kunt u een toelichting geven op de klachten van aannemers(combinaties) dat het zeer onaantrekkelijk is om projecten voor Rijkswaterstaat te doen? Kunt u toelichten dat er altijd grote risico's zijn en de bereidheid om overheidsprojecten te doen, afneemt? Is dit een bedreiging voor de uitvoering van rijksprojecten? Draagt dit bij aan de achterstand in de realisatie van projecten? Hoe kan dit worden opgelost?

**Antwoord:**

Ik ben mij bewust van de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de GWW sector en de invloed die Rijkswaterstaat als opdrachtgever daarbij heeft met zijn markt- en inkoopbeleid. Op mijn verzoek heeft Rijkswaterstaat daarom onderzoek gedaan naar de onderliggende oorzaken en is er een eerste inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen uitgevoerd. Recent is de kamer per brief geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek (11 juni 2019: RWS-2019/21158) en de consequenties van de marktdynamiek in de Grond-Weg en Waterbouw sector (2 september 2019: RWS-2019/31669). Rond de jaarwisseling informeer ik de kamer verder over het plan van aanpak voor verbeteringen in de GWW sector. In dit plan is zowel aandacht voor korte termijn verbeteringen om de voorspelbaarheid en beheersbaarheid van complexe projecten te vergroten als voor structurele maatregelen om de productiviteit en het innovatieve vermogen van de GWW-sector te verhogen.

23

**Vraag:**

Welk ministerie heeft de leiding bij de transformatie van onze havens naar een omslagpunt voor de fossiele sector naar een fossielvrije toekomst? Is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat of Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties?

**Antwoord:**

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft het voortouw bij de transitie van een fossiele economie naar een klimaatneutrale of CO<sub>2</sub>-arme economie. Verduurzaming van de industrie in



zeehavens vloeit voort uit het Klimaatakkoord dat de Minister van EZK mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat naar uw Kamer heeft gestuurd. Verduurzaming van de logistieke functie van de zeehavens en van de zee- en binnenvaart maakt o.a. onderdeel uit van de Green Deal maritiem die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in juni 2019 met de maritieme sector heeft afgesloten.

24

**Vraag:**

Hoe staat het met de opvolging van de aanbevelingen die zijn gedaan in 2017 door Bureau Berenschot bij de evaluatie van het Basisnet Spoor?

**Antwoord:**

Het betrof hier geen evaluatie van de Wet Basisnet, maar een onderzoek naar de vraag welke mogelijkheden er zijn om de robuustheid van het Basisnet spoor te vergroten. Een belangrijke uitkomst van dit onderzoek was dat bij de totstandkoming van Basisnet beperkt aandacht is besteed aan het «vertalen van de tekentafel naar de praktijk». Zo zijn risicoplafonds op bepaalde trajecten extra laag gezet om het vervoer naar de Betuweroute te «sturen». Dat is een beleidsmatige ingreep geweest die niet noodzakelijkerwijs volgt uit de lokale veiligheids situatie en ruimtelijke ontwikkelingsagenda. Vervolgens is gebleken dat het Basisnet hierdoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren zoals de werkzaamheden aan het derde spoor, ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer. Naar aanleiding hiervan is een traject gestart met de regio's, vervoerders en verladers waarbij wordt gekeken naar oplossingen om de balans tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid te herstellen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de groeiambitie van het vervoer en de opgave voor binnenstedelijk bouwen. Het is de ambitie om voor de zomer van 2020 een gedragen beeld te hebben van de oplossingen.

Daarnaast is als reactie op dit onderzoek een aantal maatregelen uitgevoerd waaronder:

- Het instellen van een Serviceloket bij ProRail;
- Het onderzoeken van mogelijkheden tot het verleggen van vervoersstromen (modal shift van spoor naar binnenvaart en buisleidingen; en productie en verwerking van bepaalde stoffen samenbrengen waardoor minder vervoer nodig is);
- Het versnellen van de informatievoorziening; kwartaalcijfers van vervoer gevaarlijke stoffen nu twee maanden eerder dan voorheen te publiceren op de website van InfoMil; en
- Extra veiligheidsmaatregelen met het uitrusten van ruim 100 extra seinen met ATB-Vv op de Brabant.

25

**Vraag:**

Welke kosten heeft uw ministerie in 2018 en 2019 gemaakt ten behoeve van (leden van) het Koninklijk Huis? En welk bedrag is hiervoor precies gereserveerd in de begroting van 2020?

**Antwoord:**

Op de begroting van lenW worden geen kosten geraamd voor (leden van) het Koninklijk Huis. De kosten voor het gebruik van het regeringsvliegtuig door (leden van) het Koninklijk Huis worden doorbelast aan en zijn onderdeel van begroting I De Koning. In 2018 zijn voor één vlucht van het Koninklijk Huis wel kosten (€ 21.000) vergoed door lenW. Het betreft hier

een incidentele verrekening ten behoeve van de doelmatige inzet van het regeringsvliegtuig.

26

**Vraag:**

Bent u dit parlementaire jaar voornemens om de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u te evalueren en daarbij te kijken naar de tijdswinst en de effecten op fijnstof, stikstof, CO<sub>2</sub> en geluid in vergelijking met eerdere maximumsnelheden?

**Antwoord:**

Een evaluatie is niet nodig. De effecten van de verhoging van de maximumsnelheid zijn eerder in beeld gebracht, zoals ik ook gemeld heb bij de beantwoording van Kamervragen (10 mei 2019) van de leden Schonis en Sneller (beiden D66) over het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van maximumsnelheden.

27

**Vraag:**

Kunt u de al beschikbare informatie rondom verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u en de milieu en gezondheidseffecten van deze maatregel delen?

**Antwoord:**

Rapporten met een beschrijving van de maatschappelijke kosten en baten van de verhoging van de maximum snelheid zijn in het verleden reeds met de kamer gedeeld, zoals ik ook gemeld bij de beantwoording van Kamervragen (10 mei 2019) van de leden Schonis en Sneller (beiden D66) over het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van maximumsnelheden.

28

**Vraag:**

Wat is de planning van de invoering van de vrachtwagenheffing en wat is de huidige voortgang?

**Antwoord:**

Conform de motie Sienot is de internetconsultatie van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing gestart voor de zomer van 2019. Het streven is om het wetsvoorstel rond de zomer 2020 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Parlementaire behandeling is dan in 2020 mogelijk. Parallel werk ik aan de voorbereiding van de realisatie en aan de uitwerking van de terugsluis. De start van de vrachtwagenheffing is voorzien in 2023.

29

**Vraag:**

Kunt u toelichten welke grondstoffen wel en welke niet bijgemengd mogen worden onder de nieuwe richtlijn Renewable Energy Directive waarmee een aandeel aan conventionele biobrandstoffen bijgemengd kan worden in het wegvervoer?

**Antwoord:**

In de RED2 mag maximaal een procentpunt meer dan het niveau van 2020 aan biobrandstoffen gemaakt uit voedsel en voeder gewassen worden ingezet om te voldoen aan de verplichting van 2030. Binnen deze hoeveelheid mogen niet meer biobrandstoffen die gemaakt zijn uit voedsel en voedergewassen met een hoog risico op indirect veranderend landgebruik worden ingezet dan het niveau van 2019, tenzij deze gecertificeerd zijn voor een laag risico voor indirect veranderend landgebruik. Bij gedelegeerde handeling is vastgesteld dat op dit moment

palmolie een grondstof is met een hoog risico op indirect veranderend landgebruik.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat voor het realiseren van de hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. Dit zal bij de implementatie van RED II in nationale regelgeving worden verankerd. Tevens is in het Klimaatakkoord benadrukt dat de huidige praktijk, waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.

30

**Vraag:**

Wat is het beoogde ingroeipad voor elektrisch personenvervoer naar 100% elektrisch nieuwverkoop in 2030? Kunt u dit weergeven met de jaarlijkse percentages voor de verwachte nieuwverkoop, op basis waarvan het hand-aan-de-kraan-principe wordt gehanteerd?

**Antwoord:**

In het klimaatakkoord is afgesproken dat rond 2024 een integrale evaluatie wordt uitgevoerd. Met behulp van de evaluatie kan aan de hand van de laatste ontwikkelingen binnen de automarkt worden bepaald welk beleid en welke maatregelen na 2025 nodig en wenselijk zijn om het streven van het kabinet naar 100% nul-emissie nieuwverkopen te realiseren. Daarnaast vindt een jaarlijkse ijking van het stimuleringsinstrumentarium plaats om de «hand aan de kraan» te houden en overstimulering te voorkomen. De omvang van de aanpassing is afhankelijk van de omvang van de afwijking, wat inhoudt dat bij een grote overschrijding een grote en bij een kleine overschrijding een kleine bijstelling in de tarieven volgt. Deze bijstelling geldt zowel naar boven als naar beneden.

31

**Vraag:**

Hoe worden de middelen van in totaal 345 miljoen euro besteed voor Impuls Fiets?

**Antwoord:**

Tijdens de Bestuurlijke MIRT overleggen van 2018 zijn met alle landsdelen concrete afspraken gemaakt over de inzet van de 100 miljoen euro fietsgelden uit het regeerakkoord. Dat leidt, samen met de regionale financiering, tot een totaal van ongeveer 345 miljoen euro aan concrete projecten. De rijksbijdrage voor de snelfietsroutes betreft 26 miljoen euro. De rijksbijdrage voor de snelfietsroutes wordt evenredig verdeeld over de provincies en stadsregio's: ieder 1,857 miljoen euro. Hiermee worden 16 snelfietsroutes gerealiseerd. Voor de stationsstallingen draagt het rijk 74 miljoen euro bij. Voor fietsparkeren bij stations is een financiële bijdragen voor de realisatie van circa 35.000 fietsparkeerplaatsen toegezegd: 4 complexe ingebouwde voorzieningen en 29 maaiveldstallingen. Ook is aan 17 complexe locaties een rijksbijdrage voor het opstellen van voorbereidingsplannen toegezegd. In tranche II (BO MIRT 2019) en in 2020 zal worden gezien welke nieuwe toezeggingen kunnen worden gedaan uit het beschikbare bedrag en de extra 75 miljoen euro uit het Klimaatakkoord voor fietsparkeren bij stations.

32

**Vraag:**

Waar worden de bedragen van 177 miljoen euro in het kader van Beter Benutten en 94,7 miljoen euro voor projecten op het hoofdwegennet precies aan besteed?

**Antwoord:**

Het regionale vervolprogramma Beter Benutten is afgerond. U bent hierover eind 2018 geïnformeerd (zie Kamerbrief met kenmerk IENW/BSK-2018/254237). De werkwijze die in het programma is ontwikkeld wordt voortgezet als regulier onderdeel in de uitvoering van het beleid van IenW, onder andere in de vorm van Slimme en Duurzame Mobiliteit. Bij de (voorlopige) eindafrekening van het Vervolgprogramma Beter Benutten resteert een budget van € 177 mln. Dit bedrag is naar rato verdeeld over de begrotingsartikelen van de modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het Programma Beter Benutten. Het aandeel van het Hoofdwegennet hierin is € 94,7 mln. Dit is toegevoegd aan de Investeringsruimte voor sectorspecifieke opgaven en risico's.

33

**Vraag:**

Een groot deel van het budget voor het programma «Beter Benutten» is niet benut. Wat is hiervoor de hoofdreden? Kan dit geldt niet elders worden ingezet voor hetzelfde doel?

**Antwoord:**

Uitgangspunt voor het Vervolgprogramma Beter Benutten was een kosteneffectieve inzet van de beschikbare middelen binnen de tijdhorizon van het programma. Bij de selectie en uitwerking van de maatregelen is hierop nadrukkelijk getoetst. Dit heeft ertoe geleid dat een aantal maatregelen goedkoper of niet zijn uitgevoerd. Uit de in november 2018 aan u gezonden evaluatie van het Vervolgprogramma Beter Benutten blijkt dat deze werkwijze heeft geleid tot een positief resultaat: de vooraf gestelde doelstelling van het programma is ruimschoots behaald; de reistijd in de drukste gebieden is met 13 procent verbeterd ten opzichte van een situatie zonder het programma. De behaalde resultaten laten zien dat de Beter Benutten werkwijze een effectieve aanvulling is op de aanleg en uitbreiding van infrastructuur. Zeker nu de druk op ons mobiliteitssysteem blijft toenemen, is het belangrijk om de Beter Benutten-werkwijze volwaardig te blijven toepassen als regulier onderdeel in de uitvoering van het beleid van IenW. Dit doen we door de werkwijze en aanpak in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, in MIRT-onderzoeken, verkenningen en planstudies volwaardig in te zetten. En bij de uitvoering van de Regeerakkoord afspraken die gemaakt zijn inzake Slimme en Duurzame Mobiliteit (o.a. fiets en Smart Mobility). Daarnaast hebben Rijk en regio in het BO MIRT najaar 2018 in alle landsdelen afspraken gemaakt gericht op structurele inbedding van de werkagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit.

34

**Vraag:**

Hoeveel projecten of beoogde projecten met betrekking tot aanleg en onderhoud van het spoor worden geraakt door de PAS-uitspraak van de Raad van State? Heeft dit gevolgen voor het bestaande personenvervoer en het kunnen garanderen van de veiligheid op het spoor?

**Antwoord:**

De trein is schoon in gebruik, daarom wordt bovenal doorgegaan met het stimuleren van duurzaam vervoer via spoor. Op 13 september 2019 is de Kamer geïnformeerd door het Ministerie van LNV over de spoorprojecten die mogelijk worden geraakt door het PAS (kenmerk 32 670, nr. 165). De PAS-uitspraak heeft geen gevolgen voor het bestaande goederenvervoer en ook de veiligheid op het spoor komt hierdoor niet in het geding. Waar nodig zal binnen spoorprojecten worden gecompenseerd. Er wordt nu geïnventariseerd welke maatregelen mogelijk zijn. Voor spoor wordt bijvoorbeeld gedacht aan elektrificatie van werkmaterieel, schonere locs

en aandrijving voor het goederenvervoer. Voor spoorprojecten geldt dat er met name een stikstofbijdrage is in de aanlegfase van een project als gevolg van werkmaterieel. Commissie Remkes heeft nu nog geen aanbevelingen gedaan voor maatregelen specifiek voor spoor. De doorwerking van het advies van Commissie Remkes voor de te volgen werkwijze bij (spoor)projecten in het algemeen wordt nu in beeld gebracht.

35

**Vraag:**

Welke geplande projecten en onderhoud lopen gevaar door de PAS-problematiek?

**Antwoord:**

Een overzicht van IenW-projecten die mogelijk gevolgen ondervinden van de PAS-uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, is opgenomen bij de brief die de Minister van LNV u 13 september jl. heeft doen toekomen (kenmerk DGNVLG-NP/19219179).

36

**Vraag:**

Hoeveel vergunningen zijn er al aangevraagd voor experimenten met zelfrijdende auto's? Hoe worden weggebruikers geïnformeerd over experimenten?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 37.

37

**Vraag:**

Hoeveel vergunningen zijn er al aangevraagd voor experimenten met zelfrijdende auto's? Hoe worden weggebruikers geïnformeerd over experimenten?

**Antwoord:**

Onder de experimenteerwet (bestuurder buiten het voertuig) zijn nog geen vergunningaanvragen binnen per 25 september 2019. Onder de BOEV-regels (bestuurder in het voertuig) zijn sinds 2015 84 ontheffingen verleend, waarvan er nog 4 actief zijn (m.n. shuttlebusjes). De maatregelen om weggebruikers te informeren worden per aanvraag vooraf beoordeeld op basis van risicoanalyse, mede op basis van beoordeling door SWOV, politie en wegbeheerder. Deze kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld bestickering/zichtbaarheid voertuig en/of infrastructurele maatregelen zoals bebording ten behoeve van de verkeersveiligheid.

38

**Vraag:**

Wanneer start de verkenning naar de drie varianten voor betalen naar gebruik? Wanneer bent u voornemens deze af te ronden? Wie worden hierbij betrokken? Wat is de opdracht?

**Antwoord:**

Op dit moment wordt, onder leiding van het Ministerie van Financiën, gewerkt aan een aanpak voor de uitwerking van deze varianten. Naar verwachting zal de Staatsecretaris van Financiën dit najaar hierover een brief naar uw Kamer doen uitgaan.

39

**Vraag:**

Wanneer verwacht u dat alle landen de wijzigingen van het Scheepsafvalstoffenverdrag hebben geratificeerd?

**Antwoord:**

De verwachting is dat in het najaar van 2020 alle verdragsluitende partijen in het CDNI hebben geratificeerd.

40

**Vraag:**

Houdt het programma schoon schip in de handhaving rekening met het feit dat er momenteel onvoldoende technische mogelijkheden zijn om veilig te kunnen ontgassen?

**Antwoord:**

Nee, het programma Schoon schip houdt daar geen rekening mee, want dit programma gaat over toezicht op emissies van de zeevaart en heeft geen betrekking op het varend ontgassen in de binnenvaart. Het is inderdaad van belang dat er voldoende ontgassingsinstallaties zijn op het moment dat het ontgassingsverbod van kracht wordt. Dit krijgt volop aandacht bij de implementatie van het CDNI. Het is echter nog niet te zeggen hoeveel installaties dat moeten zijn, want de binnenvaart zal er voor een deel ook voor kunnen kiezen om meer dedicated of compatibel te varen. Dan hoeft er niet ontgast te worden tussen twee ladingen. Door de fasering in het CDNI zal het ontgassingsverbod niet voor alle stoffen tegelijk gelden, waardoor ook de behoefte aan ontgassingsinstallaties geleidelijk toeneemt. In de eerste fase van het ontgassingsverbod gaat het veelal om stoffen die ook nu al compatibel gevaren worden.

41

**Vraag:**

Houdt het programma schoon schip rekening met het feit dat het totaalverbod op varend ontgassen vanuit het CDNI-verdrag pas in 2024 volledig in werking zal zijn (CDNI: Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart van 9 september 1996)?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 40. Er is geen relatie tussen het programma schoon schip en het aanstaande ontgassingsverbod voor de binnenvaart. Het CDNI-verdrag is herzien op 21 juni 2017 en uitgebreid met een verbod op het uitstoten van vluchtige ladingdelen tijdens de vaart (varend ontgassen) naar de atmosfeer. Dit besluit wordt momenteel door de verdragspartners geratificeerd en geïmplementeerd. Daarbij wordt de lijst met stoffen waarop het verbod van toepassing is, in fasen uitgebreid. De laatste fase is inderdaad voorzien in 2024.

42

**Vraag:**

Wanneer worden de concrete bedragen bekend voor de maatregelen gericht op het stimuleren van elektrisch rijden door particulieren, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanschafsubsidie en het laadtegoed?

**Antwoord:**

Zoals toegezegd in het AO Duurzaam Vervoer op 5 september jl., stuur ik uw Kamer dit jaar een contourenbrief over de aanschafsubsidies elektrisch vervoer. In deze brief zullen de relevante details bekend gemaakt worden, inclusief de concrete bedragen.

43

**Vraag:**

Is het mogelijk om het budget van 12 miljoen euro voor 2021 naar voren te halen, als blijkt dat de interesse voor subsidies groter blijkt dan het in 2020 beschikbare budget van 5 miljoen euro?

**Antwoord:**

Op het ogenblik wordt de aanschafsubsidie verder uitgewerkt inclusief de daarbij behorende kasreeks. In de contourenbrief zal ik u hier nader over informeren. Eventuele aanpassingen van de kasreeks worden bij voorjaarsnota omgezet, één en ander volgens de regels voor het stringent begrotingsbeleid.

44

**Vraag:**

Wat gebeurt er als het gereserveerde bedrag van 5 miljoen euro, dat volgens de Miljoenennota voor aanschafsubsidies voor particuliere elektrische auto's is uitgetrokken, overvraagd wordt? Vindt u subsidie voor 833 auto's niet weinig? Krijgen de laatkomers dan niets? Moeten de laatkomers dan wachten tot het jaar erop? Leidt dat dan niet tot een vertraging in plaats van een versnelling?

**Antwoord:**

Op het ogenblik wordt de aanschafsubsidie verder uitgewerkt inclusief de daarbij behorende kasreeks. Wij rekenen in 2020 op meer auto's dan de door u genoemde 833 auto's. In de contourennota zal ik u hier nader over informeren. Eventuele aanpassingen van de kasreeks worden bij voorjaarsnota omgezet, één en ander volgens de regels voor het stringent begrotingsbeleid.

45

**Vraag:**

Op welke manier stimuleert en werkt het ministerie aan de ontwikkeling van synthetische kerosine?

**Antwoord:**

Gegeven de huidige stand der techniek is de toepassing van duurzame brandstoffen, waaronder synthetische kerosine, één van de meest kansrijke manieren om binnen de luchtvaart CO<sub>2</sub> te reduceren op de korte en middellange termijn. Er worden concrete stappen gezet op het gebied van synthetische kerosine zoals de pilotfabriek van o.a. Schiphol Group voor synthetische kerosine bij Rotterdam-The Hague Airport. Daarnaast onderzoek ik momenteel de wenselijkheid van een jaarverplichting hernieuwbare energie voor de luchtvaart. Het bijmengen van synthetische kerosine maakt ook onderdeel uit van dit onderzoek met als doel om zo het gebruik van synthetische kerosine te stimuleren. Hierover zal ik uw Kamer eind dit jaar informeren.

46

**Vraag:**

Met welke maatregelen en met hoeveel budget wordt de productie van synthetische kerosine gestimuleerd?

**Antwoord:**

De rijksoverheid heeft een subsidie verleend van € 100.000,- om een haalbaarheidsstudie uit te voeren om de technische en economische haalbaarheid van synthetische kerosine aan te tonen. De resultaten hiervan worden eind dit jaar verwacht. Verder verwijs ik u naar het antwoord op vraag 45.

47

**Vraag:**

Wat wordt er bedoeld met kleine projecten infrastructuur waar 19 mln voor is gereserveerd?

**Antwoord:**

De kleine infrastructurele maatregelen uit de korte termijn fileaanpak betreffen kleine, relatief eenvoudige ingrepen in de infrastructuur op filegevoelige locaties om de filedruk te verminderen en/of veiligheid wordt verbeterd. Voorbeelden van maatregelen zijn de realisatie van een doorsteek voor te hoge vrachtwagens bij de Beneluxtunnel, het verbeteren van de aansluiting op de A9 bij Castricum en het aanbrengen van aanvullende filestaartwaarschuwingen op de A50 tussen Ekkersrijt-Ekkerwijer. Zie ook het antwoord op vraag 161.

48

**Vraag:**

Hoeveel extra inzet en middelen komen er voor de politie bij voor verkeershandhaving? Wat zijn de doelen met betrekking tot alcohol- en snelheidscontroles?

**Antwoord:**

De Minister van Justitie en Veiligheid geeft aan dat Verkeershandhaving door verschillende teams bij de politie wordt uitgevoerd. De capaciteit die in de basisteams aan verkeershandhaving wordt besteed is niet nader te specificeren. Daarnaast zijn er de specialistische teams die zich bij de eenheden bezighouden met verkeershandhaving, de zogeheten teams Verkeer. In de afgelopen jaren is erop ingezet om de onderbezetting in die teams terug te dringen. In het halfjaarbericht van juni 2019 is gemeld dat de onderbezetting eind april 2019 was teruggelopen tot 12,7 procent. De politie blijft zich inzetten voor het terugdringen van de onderbezetting. Er is de komende jaren geen extra formatie voorzien voor de specialistische teams voor verkeershandhaving

Alcohol en snelheid zijn twee van de vijf prioriteiten van de politie voor verkeershandhaving, naast afleiding, rood licht en veelplegers in het verkeer. De inzet op deze prioriteiten wordt op lokaal niveau bepaald. In algemene zin geldt dat de korpsleiding gericht stuurt op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staandhoudingen. Er zijn geen quota voor het aantal staandhoudingen door de politie. Overigens geldt dat de inzet op verkeershandhaving niet altijd hoeft uit te monden in een bekeuring maar dat die bijvoorbeeld ook de vorm kan hebben van een waarschuwing.

49

**Vraag:**

Hoeveel geld staat er in de totale rijksbegroting opgenomen voor het vergroten van de verkeersveiligheid «in brede zin» (begrotingshoofdstukken Infrastructuur en Waterstaat, Infrastructuurfonds, Justitie en Veiligheid, Volksgezondheid, Welzijn en Sport etc)?

**Antwoord:**

Er zijn directe middelen voor verkeersveiligheid op de begroting van lenW en het Infrastructuurfonds beschikbaar. Op artikel 14.02 is voor verkeersveiligheid 16,1 miljoen euro opgenomen, voor onder andere de begrotingsbijdragen voor RDW, CBR en ILT, subsidies aan SWOV en Veilig Verkeer Nederland en beleidsontwikkeling. In 2016 is besloten 30 miljoen euro extra te reserveren voor het vervolgprogramma Meer Veilig. Verder heeft het kabinet 50 miljoen euro ter beschikking gesteld voor het veiliger maken van de N-wegen Naast de middelen uit artikel 14.02 is voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), middels het amendement Dijkstra c.s., € 10 miljoen vrijgemaakt uit het Infrastructuurfonds. Daarbij komen ook andere middelen van lenW (in) direct ten goede aan de



verkeersveiligheid. Zo wordt verkeersveiligheid meegenomen in aanleg-, beheer en onderhoud projecten op het hoofdwegennet. Ook draagt het thema verkeersmanagement bij aan de doelstelling. Verkeersveiligheid is dus sterk verweven met en heeft invloed op andere terreinen zowel binnen lenW als daarbuiten. Een nadere uitsplitsing binnen de gehele Rijksbegroting is daarom niet mogelijk.

50

**Vraag:**

Kunt u voor de begrotingsbehandeling inzicht in geven in de manier waarop u in 2019 samen met de medeoverheden in kaart brengt welke financiële middelen beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid en hoe deze zo optimaal mogelijk kunnen worden ingezet, zoals u antwoordde op Kamervragen over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (vraag 5, Kamerstuk 29 398, nr. 669) d.d. 25 januari 2019?

**Antwoord:**

Op dit moment loopt er een onderzoek, samen met de wegbeheerders, naar welke financiële middelen beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid. We moeten nog vaststellen welke risicogestuurde maatregelen nodig zijn en of de bestaande middelen hiervoor toereikend zijn. Met regionale partners heb ik begin dit jaar afgesproken dat er regionale risicoanalyses worden opgesteld. De eerste risicoanalyses bespreek ik samen met IPO, VNG, vervoersregio's en UvW tijdens het bestuurlijk overleg in december 2019. Ik informeer uw Kamer voor het AO Wegen en Verkeersveiligheid over de uitkomsten daarvan.

51

**Vraag:**

In het kader van verkeersveiligheid: welke inzet (in fte en budgetten) is er bij de politie de komende jaren beschikbaar voor verkeershandhaving?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 48.

52

**Vraag:**

Blijkt uit de aangekondigde verkenning met medeoverheden in 2019 of aanvullende financieringsmogelijkheden nodig en mogelijk zijn op het gebied van verkeersveiligheid?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 50.

53

**Vraag:**

Welke inzet, in fte en budgetten, is er bij de politie de komende jaren beschikbaar voor verkeershandhaving?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 48.

54

**Vraag:**

Hoeveel geld staat er in de totale rijksbegroting opgenomen voor het vergroten van de verkeersveiligheid «in brede zin» (begrotingshoofdstukken Infrastructuur en Waterstaat, Infrastructuurfonds, Justitie en Veiligheid, Volksgezondheid, Welzijn en Sport et cetera)?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 49.

55

**Vraag:**

Welke inzet in fte en budgetten is er bij de politie de komende jaren beschikbaar voor verkeershandhaving?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 48.

56

**Vraag:**

Hoeveel slotmisbruik is er geweest per Nederlandse luchthaven in 2018 en in 2019?

**Antwoord:**

De resultaten van de handhaving vindt u terug in de handhavingsrapportages Schiphol die uw Kamer halfjaarlijks ontvangt. Voor 2018 geldt dat de ILT het toezicht op zes luchtvaartmaatschappijen heeft geïntensiveerd vanwege de omvang van het aantal ongeplande nachtvluchten. De handhavingsrapportage Schiphol over de eerste helft van 2019 zal ik u binnenkort toesturen.

Ik heb recent een extern onderzoek laten uitvoeren naar slotcompliance. Dat onderzoek laat zien dat er in 2018 afwijkingen voorkwamen. Ik heb de juridische handhavingsmogelijkheden daarvoor onlangs uitgebreid, zodat de ILT ook handhavend kan gaan optreden bij het vliegen zonder slot op de luchthavens Schiphol, Rotterdam en Eindhoven. De uitkomsten van het onderzoek worden op dit moment bestudeerd en besproken met ACNL – de slotcoördinator- en de ILT. Ik zal uw Kamer hier binnenkort nader over informeren.

57

**Vraag:**

Op welke manier gaat de ILT slotmisbruik tegen en op welke wijze worden veelplegers aangepakt?

**Antwoord:**

De ILT richt zich bij haar handhaving momenteel op slotmisbruik waarbij in de nacht wordt gevlogen met een dagslot. Wanneer waarschuwingen en correctieve gesprekken niet leiden tot verbeterde naleving zal de ILT een last onder dwangsom opleggen. Om de handhavingsmogelijkheden aan te scherpen heb ik het besluit slotallocatie gewijzigd. Hiermee wordt de toezichtstaak van de ILT verruimd en is het expliciet verboden om (op een gecoördineerde luchthaven) te vliegen zonder slot en een toegewezen slot met opzet niet te gebruiken. Dit besluit treedt binnenkort in werking. Daarnaast werk ik op verzoek van de ILT aan de uitbreiding van het sanctie-instrumentarium met een bestuurlijke boete. Ik streef ernaar om dit wetsvoorstel eind dit jaar naar de Raad van State te sturen.

58

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub> equivalenten stoot de luchthaven Schiphol uit, inclusief uitstoot vluchten en rekening houdend met «radiative forcing»?

**Antwoord:**

In het jaarverslag van de Schiphol Group staat dat de luchthaven Schiphol in 2018 33.628 ton CO<sub>2</sub> uitstootte. Hierbij is geen sprake van additionele klimaateffecten omdat deze uitstoot niet voor een deel op grote vlieg-hoogte plaatsvond, zoals bij luchtvaartmaatschappijen het geval is.

In 2018 tankten luchtvaartmaatschappijen volgens het CBS 3.942 mln. kg. kerosine in Nederland. Het verbruik van deze brandstof leidt tot ongeveer 12,4 Mton aan CO<sub>2</sub> uitstoot. Zoals ik uw Kamer heb geschreven in mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 585) bestaat over de bijdrage aan klimaatverandering van niet-CO<sub>2</sub> emissies op grote vlieghoogte nog veel onzekerheid ondanks langdurig wetenschappelijk onderzoek. Ook heb ik aangegeven dat ik het wenselijk acht dat op termijn niet-CO<sub>2</sub> klimaatmissies expliciet kunnen worden meegewogen in het klimaatbeleid voor luchtvaart. Hiertoe zal echter eerst (internationaal) meer kennis moeten worden opgebouwd.

59

**Vraag:**

Hoeveel NO<sub>x</sub> stoot de luchthaven Schiphol uit, inclusief luchtvaart?

**Antwoord:**

De emissies van de luchtvaart in Nederland, zowel voor afzonderlijke activiteiten op afzonderlijke luchthavens als voor het totaal, zijn te vinden op de site van de Emissieregistratie (<http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/erpub/selectie/criteria.aspx>).

Zie ook mijn antwoorden op de vragen 41 t/m 44 en 64 (Kamerstuk 31 936, nr. 631) die zijn gesteld naar aanleiding van de brief van 5 maart 2019 inzake vijf studies luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 581). Vanwege het opstellen van de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol voor het vastleggen van het Nieuwe normen- en handhavingstelsel (LVB-1) en het wegvallen van de PAS, zal worden berekend wat de NO<sub>x</sub>-uitstoot is van de luchthaven Schiphol en het vliegverkeer en wat daar de consequenties van zijn voor Natura-2000 gebieden.

60

**Vraag:**

Hoeveel NO<sub>x</sub> depositie veroorzaakt de luchthaven Schiphol, in totaal en uitgesplitst per Natura 2000 gebied. Welk percentage van de depositie op dat gebied is dat?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 59.

61

**Vraag:**

Welke experts worden er gevraagd om mee te denken over het advies aan het ministerie over het berekenen en meten van geluidshinder?

**Antwoord:**

Het gaat om de volgende experts:

- Arno Eisses, TNO
- Prof. Dick Simons, TU Delft
- Darren Rhodes, CAA VK en Airmod
- Dirk Schreckenbergh, ZEUS GmbH, Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung

Gekozen door bewonersvertegenwoordigers:

- Prof. Guus Berkhout
- Klaas Kopinga
- Ed Goudriaan
- Pieter Sijtsma

62

**Vraag:**

Kan worden toegelicht hoe in de praktijk de rangorde wordt bepaald tussen de uitgangspunten milieueffecten, leveringszekerheid en economisch concurrentievermogen?

**Antwoord:**

Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie richt zich op de ontwikkeling naar een vóór 2050 te realiseren circulaire economie (verder: CE). De ambitie van het kabinet is om samen met maatschappelijke partners in 2030 een (tussen) doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen).

Daartoe zijn drie strategische doelen geformuleerd:

1. Grondstoffen in bestaande ketens worden hoogwaardig benut. Deze efficiëncyslag kan leiden tot afname van de grondstoffenbehoefte in bestaande ketens.
2. Waar nieuwe grondstoffen nodig zijn, worden fossiele, kritieke en niet-duurzaam geproduceerde grondstoffen vervangen door duurzaam geproduceerde, hernieuwbare en algemeen beschikbare grondstoffen.
3. We ontwikkelen nieuwe productiemethodes, gaan nieuwe producten ontwerpen en gaan gebieden anders inrichten. Ook bevorderen we nieuwe manieren van consumeren.

Op dit moment is geen rangorde bepaald tussen de uitgangspunten milieueffecten, leveringszekerheid en economisch concurrentievermogen. Het Planbureau voor de Leefomgeving werkt momenteel aan operationalisering van de doelstelling om in 2030 50% minder gebruik te maken van primaire grondstoffen. Naar verwachting zal het op basis hiervan mogelijk zijn om nader uit te werken hoe de strategische doelen zich tot elkaar verhouden.

63

**Vraag:**

Wat zijn de meest «hardnekkige» knelpunten in Nederland als het gaat om luchtkwaliteitsverbetering?

**Antwoord:**

«hardnekkige» knelpunten zijn locaties waar momenteel de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (verder: NO<sub>2</sub>) en fijn stof, kleiner dan 10 micrometer (verder: PM<sub>10</sub>) overschreden worden en waar binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (verder: NSL) de focus op ligt. Het NSL streeft er naar om op de kortst mogelijke termijn overal aan de grenswaarden te voldoen, daartoe is in 2018 het NSL aangepast. De grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt nog overschreden in een aantal drukke straten in een aantal binnensteden. De resterende NO<sub>2</sub>-overschrijdingen bevinden zich volgens de Monitoringsrapportage NSL 2018 (over het zichtjaar 2017) in Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Arnhem. De grenswaarde voor PM<sub>10</sub> wordt lokaal overschreden op enkele plaatsen in gebieden met intensieve veehouderij. In december ontvangt uw Kamer de Monitoringsrapportage NSL 2019 met de monitoringsresultaten over het zichtjaar 2018.

Binnen het Schone Lucht Akkoord (verder: SLA) wordt breder gekeken dan sec «hardnekkige knelpunten» in relatie tot EU-grenswaarden, en staat het permanente streven naar verbetering van de luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid centraal. Binnen het SLA wordt samen met decentrale overheden een gebiedsgerichte aanpak uitgewerkt; met focus op dichtbevolkte locaties met hoge concentraties luchtverontreiniging.

64

**Vraag:**

Worden met de inzet van het kabinet in het Schone Luchtakkoord, om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, ook de advieswaarden van de gezondheidsraad behaald?

**Antwoord:**

De Gezondheidsraad stelt dat er nog aanzienlijke gezondheidswinst te behalen is onder de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Om dit te bereiken stelt de gezondheidsraad dat de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie aangehouden kunnen worden bij het verder verminderen van de luchtvervuiling.

Voor Nederland gemiddeld worden met het maatregelenpakket uit de hoofdlijnenbrief Schone Lucht Akkoord (SLA) (TK 2018–2019, 30 175, nr. 339) vrijwel overal de WHO-advieswaarden gehaald. Met het SLA-maatregelenpakket streeft het kabinet de 50% gezondheidswinst uit Nederlandse bronnen in 2030 na.

65

**Vraag:**

Zijn alle lokale wegbeheerders zich er nu bewust van dat het niet de bedoeling is van het programma «Veilige Bermen» om bomen om te zagen?

**Antwoord:**

De provinciale wegbeheerders zijn bekend met mijn standpunt dat dit een weloverwogen en zorgvuldig afgestemde afweging moet zijn waar verschillende factoren een rol spelen, zoals veiligheid, natuurwaarde en cultuurhistorische waarde.

66

**Vraag:**

Betreft de 20,8 miljoen euro, die in 2020 voor het Klimaatakkoord is gereserveerd en die oploopt naar 36 miljoen in 2021 en 41 miljoen in 2022, hetzelfde geld als in de brief van Minister Wiebes van 28 juni (budgettaire gevolgen Klimaatakkoord) is genoemd (jaarlijks 40 miljoen uit de Klimaatvelop voor mobiliteit)? Zo ja, waar is de rest van de Klimaatvelop te vinden in de begroting en waarvoor wordt deze ingezet, qua verdeling van gelden? Zo nee, kunt u dit nader toelichten?

**Antwoord:**

Ja, de in de begroting opgenomen reeks betreft dezelfde middelen als het structurele (totaal) aandeel van mobiliteit in de klimaatvelop (€ 40 miljoen) in de genoemde brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat. Het verschil is dat de reeks met een ander kasritme is opgevraagd en daarbij beter aansluit bij de wijze waarop de uitgaven plaatsvinden. De overige extra middelen staan nog op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën en zullen bij een volgend begrotingsmoment worden opgevraagd.

67

**Vraag:**

Voor welke projecten zijn de twee derde van de extra 2 miljard euro gebruikt/bestemd?

**Antwoord:**

Door het kabinet-Rutte III is € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 aanvullend beschikbaar gesteld voor een inhaalslag voor infrastructuur. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. In totaal is € 3,2 miljard extra beschikbaar gesteld voor de inhaalslag voor infrastructuur.

Bij de ontwerpbegroting 2019 was € 1,7 miljard van de regeerakkoordmiddelen reeds bestemd aan concrete uitgaven. In november 2018 bent u geïnformeerd over de onderliggende projecten en programma's (Kamerstukken II, 2018–2019, 35 000 A, nr. 23).

Sindsdien zijn de onderstaande projecten en programma's opgestart of aangevuld vanuit de regeerakkoordmiddelen voor infrastructuur.

- A1 Barneveld Stroe (€ 22 miljoen)
- A7 Purmerend Zaandam (€ 20 miljoen)
- A4 Burgerveen-N14 (€ 80 miljoen)
- Omgevingsmaatregelen PHS Meteren-Boxtel (€ 15 miljoen)
- Kleine maatregelen spoorgoederenvervoer (€ 19 miljoen)
- No-regret maatregelen in het kader van het gebiedsprogramma Utrecht (€ 14 miljoen)
- No-regret maatregelen in het kader van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag (€ 50 miljoen)
- Maatregelen ten aanzien van regionale knelpunten (€ 16 miljoen)
- Sluizencomplex Kornwerderzand (€ 15 miljoen, in aanvulling op de € 40 miljoen zoals toegevoegd bij de eerste suppletoire begroting 2019)

Tot slot is bij de ontwerpbegroting 2020 een deel van het aanvullende budget ingezet voor de hogere personeelsbehoefte die voortkomt uit de regeerakkoordambities. Het gaat om € 12 miljoen.

Hiermee is nu € 2,0 miljard bestemd aan concrete uitgaven. De rest van de middelen is benodigd voor het realiseren van de overige ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A12, A28, stedelijk en regionaal openbaar vervoer, internationale verbindingen, en de aanpak van het spoorstelsel, vernieuwing en verduurzaming. Er zijn echter nog geen startbeslissingen genomen voor deze projecten, omdat een aanloopperiode benodigd is om startbeslissingen voor te bereiden. Deze projecten zijn daarom nog niet opgenomen in het MIRT.

68

**Vraag:**

Waarom worden niet alle extra middelen ingezet voor het oplossen van problemen en knelpunten of het toekomstvast maken van onze infrastructuur?

**Antwoord:**

Het Kabinet-Rutte III heeft extra middelen beschikbaar gesteld voor een inhaalslag voor infrastructuur. In de MIRT-brief van het najaar van 2017 hebben we daarbij aangegeven hoe we tot inzet hiervan komen: prioriteit uit regeerakkoord, potentiële opgave vanuit de NMCA en bereidheid tot cofinanciering door derden. Daarmee wordt dus gewerkt aan het oplossen van potentiële knelpunten en toekomstvast inrichten van onze infrastructuur (Kamerstukken II, 2017–2018, 34 775 A, nr. 56). Een groot deel van de aanvullende middelen is reeds belegd (zie vraag 67).

69

**Vraag:**

Ad 1. In welke concrete projecten is de tweederde van de Regeerakkoordmiddelen ingezet? Wanneer wordt het resterende deel ingezet?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 67. De besluitvorming over infrastructuur verloopt op basis van inzichten in opgaven en oplossingsrichtingen via de gesprekken in het kader van het MIRT. Daarvoor zijn afgeronde studies nodig. Onder andere op basis van deze inzichten verwachten we de

komende jaren het resterende deel van de regeerakkoordmiddelen ook te bestemmen.

70

**Vraag:**

Ad 2. Is overwogen om een deel van de Regeerakkoordmiddelen, die wordt doorgeschoven tot na 2021, te benutten voor andere (urgente) infrastructuuropgaven, zoals verkeersveiligheid of (uitgesteld) onderhoud?

**Antwoord:**

De middelen uit het regeerakkoord zijn bestemd voor specifieke projecten. Ook als de middelen worden doorgeschoven, blijven die voor deze projecten gereserveerd. Het betreft geen nieuw geld dat voor andere doeleinden kan worden ingezet. Met onze brief van 17 september jl. (TK, 2019–2020, 35 300-A-5) hebben wij u geïnformeerd over de gerichte onderhoudsimpuls gericht op het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud. Voor deze impuls is circa € 100 miljoen uitgetrokken die wordt gefinancierd vanuit de reservering van beheer en onderhoud.

71

**Vraag:**

In welke concrete projecten is de tweederde van de Regeerakkoordmiddelen ingezet? Wanneer wordt het resterende deel ingezet

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 69.

72

**Vraag:**

Is overwogen om een deel van de Regeerakkoordmiddelen, die wordt doorgeschoven tot na 2021, te benutten voor andere (urgente) infrastructuuropgaven, zoals verkeersveiligheid of (uitgesteld) onderhoud?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 70.

73

**Vraag:**

Hoe is de verdeling van de gelden over de drie doeleinden duurzame energiedragers, duurzame logistiek en verduurzaming personenmobiliteit uit de Klimaatvelop? En hoe is de verdeling over typen duurzame energiedragers?

**Antwoord:**

De Minister van EZK heeft op 3 juli 2019 de uw Kamer een budgettair overzicht van het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 348) gestuurd. Uit dit overzicht volgt vanuit de Klimaatvelop een verdeling van ongeveer € 15 miljoen voor duurzame energiedragers, € 15 miljoen voor duurzame logistiek en € 10 miljoen voor verduurzaming personenmobiliteit. De middelen voor duurzame energiedragers en duurzame logistiek zullen voor een groot deel worden ingezet voor de ontwikkeling van waterstoftechnologieën en -tankstations. Hoe de verdeling precies zal liggen, is op voorhand niet te zeggen. De inzet richt zich op nul-emissie waarbij de gehanteerde technologie aan de markt wordt gelaten. De middelen voor de verduurzaming van personenmobiliteit worden voornamelijk ingezet voor niet-technologische ontwikkelingen.

74

**Vraag:**

Kunt u specificeren en uiteenzetten waarvoor het Regeringsvliegtuig vaker wordt ingezet dan verwacht? Waarmee worden de jaarlijkse meerkosten van 2,4 miljoen euro per 2020 gerechtvaardigd?

**Antwoord:**

Het vaker inzetten van het Regeringsvliegtuig wordt voorzien omdat het nieuwe vliegtuig meer flexibiliteit kent en intercontinentaal kan vliegen. Het oude toestel kon dit niet, waardoor het voor de departementen soms noodzakelijk was om externe vluchten te boeken. Met de komst van het nieuwe regeringsvliegtuig zal hier minder gebruik van worden gemaakt. Het gebruik van de interim--oplossing – een BBJ gehuurd van Privatjet via KLM – laat de toename van gebruik zien en deze trend wordt nu ook met PH-GOV voorzien. Met name de extra vliegreizen die dit oplevert leiden tot verwachte extra kosten voor bemanning, brandstof etc. Nu het contract voor de operatie van het nieuwe regeringsvliegtuig is afgesloten wordt de raming structureel bijgesteld.

75

**Vraag:**

Welke gevolgen heeft de kasschuif van 4 miljoen euro voor de EUMETSAT-contributie van 2023 naar 2020, voor het jaar 2023 (EUMETSAT: European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites)?

**Antwoord:**

De contributies voor EUMETSAT zijn zeer variabel door de afhankelijkheid van kosten die gemaakt worden voor de diverse satellietprogramma's. De contributie wordt jaarlijks vastgesteld. Met de kasschuif wordt beter aangesloten op de verwachte contributies voor de komende jaren. De verwachte contributie zal in 2023 veel lager liggen dan in 2020. De gevolgen van de kasschuif van 4 miljoen euro van 2023 naar 2020 zullen om die reden naar verwachting gering zijn.

76

**Vraag:**

Hoeveel geld heeft Winair in kas?

**Antwoord:**

Deze cijfers kunnen niet worden verstrekt. De aandeelhouders Sint Maarten en Nederland beschikken over de jaarverslagen van de op Sint Maarten gevestigde luchtvaartmaatschappij Winair, maar de jaarverslagen zijn niet openbaar. Een aantal belangrijke financiële gegevens is wel opgenomen in het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 (bijlage bij Kamerstuk 28 165, nr. 304). Gegevens over de hoeveelheid kasmiddelen zijn daarbij evenwel niet vermeld.

77

**Vraag:**

Voor hoeveel procent is Winair staatseigendom?

**Antwoord:**

Winair heeft twee aandeelhouders, het land Sint Maarten heeft 92,05% van de aandelen en de Nederlandse Staat de overige 7,95%.

78

**Vraag:**

Welke verplichten heeft Nederland tegenover Winair?

**Antwoord:**



In de lenW begroting is rekening gehouden met het aangaan van een garantieverplichting van € 23 mln. voor een banklening voor aanschaf van nieuwe vliegtuigen. Hiervoor is evenwel nog geen garantieverplichting aangegaan, zoals in toelichting is vermeld. Ook verder is er geen sprake van verplichtingen van Nederland tegenover Winair.

79

**Vraag:**

Hoeveel verdient de directeur van Winair?

**Antwoord:**

In het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 is de bezoldiging van de directieleden en leden van de board vermeld.

80

**Vraag:**

Hoeveel geld ontvang Winair jaarlijks van de Nederlandse staat?

**Antwoord:**

Winair ontvangt geen geld van de Nederlandse Staat.

81

**Vraag:**

Welke belangen heeft Nederland in Winair?

**Antwoord:**

In het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen wordt het publieke belang genoemd dat met Winair is gemoeid. De bijzondere Nederlandse gemeenten Saba en Sint Eustatius zijn voor hun bereikbaarheid sterk afhankelijk van de luchtverbindingen die Winair vanaf de thuisbasis op Sint Maarten met die eilanden onderhoudt. De Staat der Nederlanden heeft de aandelen in Winair per oktober 2010 overgenomen om de betrouwbare, veilige en kostenefficiënte bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius zo goed mogelijk te borgen. Door het aandelenbelang van 7,95% in Winair heeft de staat de mogelijkheid de ontwikkelingen goed te monitoren en met het bestuur van Winair te spreken over zaken die betrekking hebben op de duurzame verbinding naar deze eilanden.

82

**Vraag:**

Hoeveel geld mogen werknemers in volledige staatsdeelnemingen per jaar verdienen?

**Antwoord:**

Het is aan de staatsdeelnemingen zelf om de bezoldiging van individuele werknemers (niet zijnde bestuurders) vast te stellen. In het beloningskader voor staatsdeelnemingen hanteert de Minister van Financiën als aandeelhouder het uitgangspunt dat een individuele werknemer niet meer mag verdienen dan de voorzitter van de raad van bestuur van een staatsdeelneming.

83

**Vraag:**

Hoeveel werknemers heeft Winair?

**Antwoord:**

Eind 2018 had Winair 132 werknemers.

84

**Vraag:**

Op welke wijze is de Nederlandse staat betrokken bij de bedrijfsvoering van Winair?

**Antwoord:**

Zoals in het antwoord op vraag 81 is vermeld spreekt Nederland met Winair over zaken die het genoemde publieke belang raken. Ook heeft Nederland één van de drie leden van de board voor benoeming voorgedragen. Nederland heeft evenwel geen rol ten aanzien van de bedrijfsvoering van Winair.

85

**Vraag:**

Waarom zijn er geen recentere cijfers betreffende dijken/duinen en kunstwerken?

**Antwoord:**

Op grond van de Waterwet moet de toestand van alle primaire waterkeringen tenminste eens in de 12 jaar door de beheerder worden beoordeeld. De laatste beoordelingsronde is afgerond in 2014. De beoordelingsronde die nu loopt, wordt afgerond in 2022 en leidt in 2023 tot een rapportage aan uw kamer. Op dat moment komen er recentere cijfers beschikbaar betreffende dijken/duinen en kunstwerken.

86

**Vraag:**

Op welke termijn voldoen de dijken/duinen en kunstwerken die nu nog niet voldoen?

**Antwoord:**

Voor de primaire waterkeringen die op grond van de beoordeling niet aan de norm blijken te voldoen, worden versterkingsmaatregelen geprogrammeerd op het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De komende jaren worden die versterkingsmaatregelen in volgorde van urgentie uitgevoerd. Aan het einde van de lopende beoordelingsronde, die wordt afgerond in 2022, wordt duidelijk hoeveel van deze primaire keringen dan aan de norm voldoen. In 2023 wordt uw kamer daarover geïnformeerd. Uiterlijk in 2050 moeten alle primaire waterkeringen aan de normen voldoen en het afgesproken beschermingsniveau bieden.

87

**Vraag:**

Waarom kost het een half miljoen om gemeenten te identificeren die nog niet of nauwelijks aan het plan van aanpak klimaatadaptatie zijn begonnen? Hoe wordt ervoor gezorgd dat alle gemeenten hun aandeel leveren?

**Antwoord:**

Dit bedrag is niet alleen bedoeld voor het identificeren van gemeenten die nog niet of nauwelijks zijn gestart met de aanpak van klimaatadaptatie, maar vooral ook om deze gemeenten vervolgens ondersteuning op maat te bieden bij het uitvoeren van stresstesten en het komen tot uitvoering. Doel is dat alle gemeenten eind 2020 een uitvoeringsagenda hebben en aan de slag kunnen.

Veel gemeenten hebben in 2019 procesondersteuning ontvangen. Daarnaast ondersteun ik in 2019 drie uitvoeringspilots, waar andere partijen van kunnen leren. In 2020 zal een tweede tranche uitvoeringspilots van start gaan.

Met dit bedrag van 0,5 mln euro bereiken we ook de kleinere gemeenten die een extra zetje nodig hebben, gezien de beperkte capaciteit die zij vaak hebben.

88

**Vraag:**

Wat wordt er verstaan onder het «beheersen» van bodemverontreiniging-problematiek en wat wordt er verwacht van de decentrale overheden?

**Antwoord:**

Het Rijk werkt aan de hand van het Convenant Bodem en Ondergrond, samen met de decentrale overheden aan de aanpak van historische, ernstige bodemverontreinigingen met onaanvaardbare humane, ecologische of verspreidingsrisico's (spoedlocaties). Met de aanpak wordt verstaan onder «beheersen»: het saneren van locaties of wel maatregelen treffen waarmee de risico's in elk geval zijn weggenomen. Deze taak is belegd bij de bevoegd gezagen; provincies en 29 grotere gemeenten. Voor uitvoering en financiering zijn met het Convenant rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

89

**Vraag:**

Wat verklaart de sterke toename van de verplichtingen en uitgaven tussen 2020 en 2021?

**Antwoord:**

Het grote verschil in de bedragen tot en met 2020 en na 2020 kan worden verklaard uit het feit dat tot en met 2020 voor een groot deel van de middelen voor het Meerjarenprogramma Bodem reeds uitfinanciering heeft plaatsgevonden (via het gemeente- en provinciefonds) op basis van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020. Met de uitfinanciering zijn deze middelen niet meer zichtbaar op het betreffende begrotingsartikel. Dit in tegenstelling tot de middelen vanaf 2021, waarvoor geen uitfinanciering heeft plaatsgevonden.

90

**Vraag:**

Welk percentage van het budget is er beschikbaar voor Minder Hinder maatregelen bij renovatie- en vervangingsprojecten?

**Antwoord:**

Binnen het budget voor Vervanging en Renovatie is ruimte voor hinderberkende maatregelen. Er is geen vast percentage vastgesteld, maar per project wordt bezien welke maatregelen passend zijn. Dit wordt onder andere bepaald door de gekozen wijze van uitvoeren. Uiteraard wordt ook gekeken naar de kosteneffectiviteit van de maatregelen. Omdat de VenR-opgave de komende jaren in omvang toeneemt en op veel plaatsen tegelijk werkzaamheden zullen worden uitgevoerd, wordt door Rijkswaterstaat in kaart gebracht in welke gebieden veel hinder zou kunnen ontstaan en met welke maatregelen dit kan worden verminderd. Ik agendeer dit onderwerp ook voor de bestuurlijke overleggen MIRT, omdat dit ook de regionale overheden aangaat en een gezamenlijke inzet nodig is om de hinder zoveel als mogelijk te beperken.

91

**Vraag:**

Per wanneer zijn de stimuleringsregelingen voor elektrische bestelauto's van kracht?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven in de brief van 30 augustus 2019 (TK 32 813, nr. 378) over de voortgang van de afspraken over duurzame mobiliteit uit het Klimaatakkoord is aangegeven dat uiterlijk op 1 januari 2021 een stimuleringsprogramma voor zero-emissie voertuigen voor logistieke

doeleinden in werking zal treden of zoveel eerder als mogelijk. Het is daarbij van belang dat zowel kleine als grote ondernemingen aanspraak kunnen maken op de subsidie. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van lease, zodat kleine ondernemers met bestelbussen aan kunnen sluiten bij natuurlijke momenten voor vervanging zonder hoge startinvestering te hoeven te doen.

92

**Vraag:**

Wanneer is het plan van aanpak om tot 30% logistieke efficiency te komen gereed?

**Antwoord:**

TLN, Evofenedex en de Topsector Logistiek ontwikkelen hiervoor een geïntegreerde sectorale agenda die eind dit jaar gereed is en onderdeel zal uitmaken van de actieagenda voor 2020 van de Topsector Logistiek.

93

**Vraag:**

Kunt u uw verwachtingen schetsen voor verdere verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's in 2019 en 2020? Is het Europees afgesproken doel van 95 gram in bereik?

**Antwoord:**

In 2018 was de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte auto's in Europa ruim 120 gram. Dat is een groot verschil met de norm van 95 gram die in 2020 en 2021 behaald moet worden. Fabrikanten hebben de laatste jaren diverse keuzes gemaakt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun voertuigen te verlagen. Fabrikanten die al jaren consequent inzetten op zuinige (hybride) technieken of vooroplopen met elektrificatie hebben een voorsprong op anderen die meer ingezet hebben op diesels en minder hebben ingezet op hybride of elektrische aandrijflijnen. Laatstgenoemde lijken meer moeite te krijgen om de Europese CO<sub>2</sub>-norm te halen. Deze fabrikanten zullen de komende anderhalf jaar meer zuinige en elektrische of hybride modellen op de markt moeten brengen om hoge Europese boetes te voorkomen. Dat is precies de bedoeling van deze norm.

94

**Vraag:**

Hoe ziet de verdeling van de middelen er over de komende jaren er uit? Wordt er rekening gehouden met de introductie van de vrachtwagenheffing per 2023 en de terugsluis van middelen naar de sector per 2024? Met andere woorden, worden de in het Klimaatakkoord genoemde middelen verdeeld over de jaren 2020 tot en met 2023, als overbruggingsperiode tot de inwerkingtreding van het programma terugsluis vrachtwagenheffing in 2024, aangezien in het Klimaatakkoord financiële middelen zijn gealloceerd voor de aanschaf van zero emissie bestel- en vrachtauto's voor de stadslogistiek (94 miljoen euro voor vrachtauto's en voor bestelauto's 185 miljoen euro) voor de jaren t/m 2025?

**Antwoord:**

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat met ingang van 2025 in 30 tot 40 grotere steden middelgrote zero-emissie zones voor logistiek gaan gelden. Bedrijven moet zich hiervoor tijdig kunnen voorbereiden en zullen bij de aanschaf van emissieloze bestel- en vrachtauto's gedeeltelijk financieel tegemoet gekomen worden. Naar verwachting zal de vraag en het aanbod van emissieloze bestel- en vrachtauto's richting 2025 verder toenemen. Als gevolg daarvan zal ook de verdeling van de middelen vanuit het Klimaatakkoord over de komende jaren een progressief karakter hebben. Bij deze verdeling wordt geen rekening gehouden met

de nog te verdelen middelen van de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Zoals bekend worden de netto-opbrengsten van deze heffing ook ingezet voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer. Op die manier draagt de vrachtwagenheffing bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. De verdere uitwerking van de terugsluis krijgt vorm in overleg met de vervoerssector; daarbij wordt waar mogelijk aangesloten bij maatregelen die reeds genomen worden in het kader van het Klimaatakkoord.

95

**Vraag:**

Is de onderuitputting van 171 miljoen euro, die vanuit Beter Benutten is teruggestort naar de inleggers, gelabeld in het Infrastructuurfonds voor wegen?

**Antwoord:**

Zie het antwoord bij vraag 32 (HXII).

96

**Vraag:**

Wat zijn de hoofdredenen waarom Beter Benutten budget niet verder is uitgeput?

**Antwoord:**

Zie het antwoord bij vraag 33 (HXII).

97

**Vraag:**

Waarom blijft het bedrag op art. 14.02 Veiligheid stabiel, gelet op de grote ambities in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid?

**Antwoord:**

Naast de middelen uit artikel 14.02 is voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), middels het amendement Dijkstra c.s., € 10 miljoen vrijgemaakt uit het Infrastructuurfonds.<sup>1</sup> Dit bedrag wordt voor een groot deel ingezet voor de ondersteuning van de medeoverheden bij de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Met de medeoverheden zijn afspraken gemaakt over onder meer het opstellen van risico-analyses en uitvoeringsplannen. Het Kennisnetwerk SPV, dat in 2019 is opgericht, ondersteunt gemeenten en provincies de komende jaren hierbij. Verder komt er een speciale «taskforce verkeersveiligheidsdata» om wegbeheerders te voorzien van data en informatie over onveilige situaties. Daarnaast worden er, in samenwerking met de maatschappelijke partners, het bedrijfsleven en medeoverheden, pilots ontwikkeld gericht op vernieuwende aanpakken en werkwijze zoals het pact «Veilig op de fiets naar school». Voor de financiering van de risicogestuurde aanpak uit het SPV verwijs ik u naar het antwoord op vraag 50.

98

**Vraag:**

Waarom blijft het bedrag op art. 14.02 Veiligheid zo goed als stabiel, terwijl er grote ambities zijn in het SPV?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 97.

99

**Vraag:**

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Vergaderjaar 2018–2019, Kamerstuk 35 000 A, nr. 69.

Waarom blijft het bedrag op art. 14.02 Veiligheid stabiel, gelet op de grote ambities in het SPV?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 97.

100

**Vraag:**

Wat is de verwachte reizigersgroei in 2020 en 2021 in het openbaar vervoer?

**Antwoord:**

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) maakt in het Mobiliteitsbeeld jaarlijks een inschatting van de groei voor de komende jaren. In het Mobiliteitsbeeld 2018 heeft het KiM aan dat het aantal reizigerskilometers op het spoor tussen 2017 en 2023 met 14% groeit. Binnenkort zal het KiM in het Mobiliteitsbeeld 2019 inzicht geven in de groei voor de komende jaren op basis van de meest recente inzichten.

101

**Vraag:**

Wat is de reden dat het aantal treinbewegingen goederentreinen per week in 2018 met bijna 100 treinbewegingen per week is gedaald ten opzichte van 2017? Kunt u het antwoord uitsplitsen naar route?

**Antwoord:**

In de tabel wordt voor enkele belangrijke routes inzicht gegeven in de ontwikkeling van het gemiddeld aantal goederentreinen per week. Zo is zichtbaar dat het aantal treinbewegingen op Zevenaar grens is gedaald van gemiddeld 470 per dag naar 400 per dag. Dit zijn treinen die merendeels ook op de Betuweroute rijden. De reden van de daling is dat in 2018 er meer werkzaamheden aan het 3e spoor waren dan in 2017 (87 dagen in 2018 t.o.v. 42 dagen in 2017; bron: ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2018 vergeleken met 2017). Ook zichtbaar is dat treinen vooral zijn omgeleid via grens Venlo (+80 treinbewegingen per week) en in mindere mate grens Oldenzaal (+10 treinbewegingen per week). Per saldo is het totaal aan treinbewegingen op de drie grensovergangen met Duitsland met 20 treinbewegingen per dag toegenomen. Daarnaast was ook nog een toename van 10 treinbewegingen per dag op de grens met België bij Roosendaal.

102

**Vraag:**

Hoe hoog is de gebruikersvergoeding voor spoorgoederenvervoer in vergelijking met buurlanden?

**Antwoord:**

Met de tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor (met terugwerkende kracht inwerking getreden op 1 januari 2019) is de gebruikersvergoeding in Nederland tijdelijk gehalveerd en daarmee op vergelijkbaar niveau gekomen als in Duitsland. We lopen ook in de pas met België. De hoogte van de gebruikersvergoeding is mede afhankelijk van welke spoorlijn wordt gebruikt (havenspoorlijn, gemengd net of de Betuweroute) en het gewicht van de trein.

103

**Vraag:**

Hoeveel ton goederen zijn er per spoor vervoerd over het jaar 2018 en 2017?

**Antwoord:**

In 2017 is 37,8 miljoen ton goederen per spoor vervoerd en in 2018 37,6 miljoen ton goederen (bron: CBS).

104

**Vraag:**

Welke nieuwe stations worden er in 2020 en 2021 aangelegd?

**Antwoord:**

De komende twee jaar worden geen volledig nieuwe stations gerealiseerd. In 2021 staat wel project «Maastricht Noord – 2e fase» in de planning gerealiseerd te worden. Op station Maastricht Noord kunnen reizigers nu alleen in de richting van Maastricht of richting Heerlen reizen. Door de uitbreiding wordt ook de lijn Sittard – Maastricht op dit station aangesloten. Hiermee worden de reismogelijkheden van en naar Maastricht Noord vergroot.

105

**Vraag:**

Hoeveel omwonenden ondervinden hinder van goederenvervoer over heel Nederland en in welke mate is dit?

**Antwoord:**

In 2015 heeft het RIVM gerapporteerd over een vragenlijst onderzoek naar de gezondheidseffecten van trillingen van treinen. De resultaten van de circa 5000 respondenten zijn geëxtrapoleerd om een landelijk beeld te krijgen. Op basis van deze extrapolatie schat het RIVM in dat 20% van de omwonenden (= 270.000) die binnen 300 meter van het spoor wonen, ernstige hinder ondervinden van spoortrillingen. Het RIVM geeft in het onderzoek aan dat de meeste van de respondenten die hinder en slaapverstoring rapporteren dit toeschrijven aan het goederenvervoer. Het RIVM tekent ten aanzien van het uitgevoerde onderzoek aan dat de resultaten met enig voorbehoud moeten worden geïnterpreteerd, onder andere vanwege beperkingen in de bepaling van de trillingsniveaus en het vermoeden dat vooral gehinderden gereageerd hebben. Om een meer robuust beeld te krijgen van de effecten van spoortrillingen wordt in 2019 een herhaalmeting uitgevoerd bij een deel van de respondenten uit het onderzoek van 2015 en in 2020 wordt een herhaalonderzoek op basis van een geheel nieuwe steekproef uitgevoerd. Daarnaast zetten wij ons breed in op het dossier trillingen om te komen tot oplossingen en beleid. Hierover heb ik op 18 juli 2019 uw Kamer geïnformeerd (kenmerk 29 984, nr. 859). Voor geluid geldt dat rond het doorgaande spoorwegennet geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Deze worden nageleefd door ProRail en zij rapporteren hierover aan de Minister voor 1 oktober elk jaar. We verwachten voor het einde van 2019 uw Kamer het nalevingsverslag spoor van ProRail over 2018 te kunnen toezenden.

106

**Vraag:**

Hoeveel arbeidsplaatsen moeten er worden gevuld om de doelstellingen te halen van geplande spoorprojecten, zowel voor onderhoud als aanleg van het spoor?

**Antwoord:**

ProRail, spooraanneemers en opleidingsinstituut Railcenter erkennen dat er behoefte is aan extra werknemers in de spooraanneemrij onder andere door een vergrijzend personeelsbestand en een concurrerende arbeidsmarkt. Het betreft werk in diverse werkvelden (bijv. treinbeveiliging, civiele techniek, spoortechniek) waarbij verschillende bedrijven gemoeid zijn (ProRail, aanneemers en ingenieursbureaus). Het exacte aantal

arbeidsplaatsen is moeilijk te duiden door onder andere de variëteit van het werk en de fluctuaties in de hoeveelheid werk. Om er voor zorg te dragen dat er voldoende personeel beschikbaar blijft zijn in reactie op het actieplan versterking spoorsector een aantal initiatieven gestart. Zo worden statushouders opgeleid om in het spoor te gaan werken, wordt verkend of het zinvol is om meer spoorsector specifieke keuzedelen of modules in het mbo te ontwikkelen en wordt bezien of er een mogelijkheid is om op basis van bestaande kwalificaties in het onderwijs meer aandacht gegeven kan worden aan de context van de spoorbouw.

107

**Vraag:**

Hoe zorgt u voor een samenhangend pakket en voldoende inhoudelijke diepgang van de verschillende bouwstenen van marktordening?

**Antwoord:**

Om een weloverwogen marktordeningsbesluit te kunnen nemen vind ik het belangrijk te beschikken over de juiste informatie. Daarvoor werk ik nu verschillende bouwstenen uit door onderzoeken te laten uitvoeren, bijvoorbeeld op het onderwerp openbaar aanbesteden of onderhands gunnen van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet. De onderzoeken brengen inhoudelijke verdieping en juist door op diverse onderwerpen onderzoek te laten uitvoeren wordt zo de samenhang tussen de verschillende aspecten van de ordening duidelijk. Dat zorgt ervoor dat ik in het voorjaar van 2020 een goede afweging kan maken ten aanzien van een integraal besluit voor de marktordening op het spoor na 2024.

108

**Vraag:**

Wat is de reden dat er gekozen is voor subsidie van de gebruiksvergoeding voor het spoor in plaats van het verlagen van de gebruikersvergoeding?

**Antwoord:**

ProRail moet de gebruiksvergoeding in beheersmatige onafhankelijkheid vaststellen. Hierbij moet worden voldaan aan Europese en nationale regelgeving, waarin is vastgelegd welke kosten wel en welke kosten niet bij spoorwegondernemingen in rekening moeten worden gebracht. De methodiek die voor het berekenen van de tarieven voor een treinpad wordt toegepast is goedgekeurd door de ACM en staat hiermee vast. Om in de pas te blijven met het kostenniveau in Duitsland is er daarom voor gekozen om via een tijdelijke subsidieregeling de gebruiksvergoeding te verlagen.

109

**Vraag:**

Wat zijn de financieringsbestedingen die voort zijn gekomen uit de mobiliteitsalliantie en hoe is dit opgedeeld naar project?

**Antwoord:**

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg MIRT zullen we voor het Nota-overleg MIRT in het najaar van 2019 een schriftelijke reactie geven op de plannen vanuit de Mobiliteitsalliantie.

110

**Vraag:**

Hoeveel geld is er gereserveerd voor het aanleggen van fietsenstallingen rondom openbaar vervoer?

**Antwoord:**



In het regeerakkoord is 100 miljoen euro beschikbaar gesteld voor fietsinfrastructuur. Hiervan is 74 miljoen euro bestemd voor fietsparkeren bij stations. Het Rijk draagt 40% van de investeringskosten en het beheer en onderhoud. De decentrale overheden hebben 111 miljoen euro bestemd voor het uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen bij stations. En onlangs is in het klimaatakkoord afgesproken dat het Rijk nog eens 75 miljoen euro beschikbaar stelt voor fietsparkeren bij stations. In 2020 zal worden gezien hoe zoveel mogelijk fietsparkeerplekken met innovatieve maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

111

**Vraag:**

Hoeveel fietsplaatsen zijn er rondom openbaar vervoer in het jaar 2019 aangelegd, hoeveel worden er in 2020 aangelegd en ligt dit in lijn met de planning?

**Antwoord:**

Voor zowel 2019 als 2020 worden, volgens planning, ongeveer 25.000 fietsparkeerplekken bij treinstations aangelegd.

112

**Vraag:**

Kunt u in het kader van begrotingsartikel 20.05.02, dat de investeringsruimte voor spoor bevat, toelichten op welke manier tot een prioritering wordt gekomen en welk afwegingskader daarbij gebruikt kan worden? Hoe bewaakt u de consistentie tussen de keuzes?

**Antwoord:**

De investeringsruimte spoor is beschikbaar voor risico's, tegenvallers en investeringen. In de MIRT-brief van najaar 2017 hebben we uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarop we prioriteren en afwegingen maken bij de inzet van vrije middelen. De criteria die we hiervoor hanteren en onder andere gebruiken in de bestuurlijke overleggen MIRT zijn: prioriteit uit Regeerakkoord, potentiële opgave vanuit de NMCA en bereidheid tot cofinanciering door derden. Specifiek voor het OV en spoor toets ik in hoeverre nieuwe plannen passen bij de gezamenlijk met decentrale overheden en de OV-sector vastgestelde contouren van het Toekomstbeeld OV.

113

**Vraag:**

Waarom is er vanaf 2022 niets meer begroot bij begrotingsartikel 17.03 (HSL), aangezien de voorziene uitgaven van ruim 6 miljoen euro tot en met 2021 gelden? Hoe verhoudt zich dit tot de 60 miljoen euro voor middellange termijn aanpassingen?

**Antwoord:**

Op artikel 17.03 worden alleen nog de restpunten van de aanleg van het grootproject HSL-Zuid begroot en verantwoord. Hierbij gaat het om de afwikkeling van grondverwerving, planschades en nadeelcompensaties en de uit te voeren evaluaties. De geluidsmaatregelen HSL-Zuid (€ 70 miljoen) en de verbetermaatregelen HSL-Zuid (€ 60 miljoen) zijn afzonderlijke MIRT-projecten en worden begroot en verantwoord op artikel 13.03.

114

**Vraag:**

Speelt de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) een rol bij het proces rond de Eurostarverbinding Amsterdam – London?

**Antwoord:**

Nee, OTIF speelt geen rol bij dit proces. De afspraken omtrent grens- en beveiligingscontroles worden vastgelegd in het vierlandenverdrag (Nederland, Frankrijk, België en het VK) en het bilaterale verdrag (Nederland en het VK) over grenscontroles en het vierlandenverdrag over beveiliging.

115

**Vraag:**

Op welke manier pakt u de regie om veiligheid op en rondom Schiphol te borgen?

**Antwoord:**

Het systeem van structurele monitoring en toezicht op grond van de (internationaal) geldende regelgeving is de basis van het borgen van de veiligheid op Schiphol. Daarnaast streef ik naar meer transparantie over de ontwikkeling van de veiligheid, bijvoorbeeld door een monitor te ontwikkelen die meer inzicht moet geven in het functioneren van dat veiligheidssysteem voor Schiphol. Voordat groei op Schiphol zou kunnen plaatsvinden, neem ik mijn verantwoordelijkheid door goed te laten onderzoeken of dit aantoonbaar veilig kan en evalueer ik de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV). Hierover heb ik u in een eerder stadium geïnformeerd[1]. Naar aanleiding van de aanbeveling van de OVV aan het ministerie om de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op en rond Schiphol nader in te vullen, zijn diverse acties uitgevoerd of in gang gezet. Hierover bent u geïnformeerd in de voortgangsrapportages over de OVV-aanbevelingen[2]. Daarnaast werk ik meer algemeen de rolinvulling van het ministerie ten aanzien van veiligheid uit. Dit zal (op hoofdlijnen) worden betrokken in de Luchtvaartnota 2020–2050 en (meer specifiek) in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020–2024 (ter vervanging van het State Safety Programme 2015–2019).

116

**Vraag:**

Welke normen worden er door u gesteld in het kader van veiligheid in het gebruik van netwerken?

**Antwoord:**

Gezien het internationale karakter van de luchtvaart komt de regelgeving voor luchtvaartveiligheid grotendeels internationaal tot stand. De regels die worden vastgesteld door de EU, zijn vrijwel altijd in een vorm die direct van toepassing is in alle Lidstaten, zo ook voor Nederland. Hierin zijn onder meer voor elk onderdeel van het luchtvaartsysteem regels en normen vervat waaraan de sector moet voldoen. Ook is vastgelegd dat de individuele sectorpartijen een veiligheidsmanagementsysteem moeten hebben om risico's te identificeren en beheersen.

117

**Vraag:**

Neemt het bedrijfsleven haar maximale verantwoordelijkheid op het gebied van duurzaamheid en permanente verbetering van de veiligheid? Kunt u uw antwoord toelichten?

**Antwoord:**

Bedrijven in de luchtvaartsector (luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, maakindustrie) werken aan de Duurzame Luchtvaarttafel met het Ministerie van IenW en met kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties samen aan de verduurzaming van de luchtvaart. Dit heeft geresulteerd in het Ontwerpakkoord Duurzame

Luchtvaart. Verder hebben sectorpartijen en kennisinstellingen ook hun eigen actieplan Slim en Duurzaam opgesteld. Het bedrijfsleven is verder georganiseerd in de Anders Reizen coalitie waarbinnen ook wordt gesproken over minder vliegen en over de trein als alternatief voor de luchtvaart. Verder nemen bedrijven deel aan het KLM Corporate Biofuel Programma, wat ze in staat stelt om (een gedeelte van) vliegreizen te verduurzamen, door het gebruik van duurzame biokerosine. Voor veiligheid streven alle betrokken partijen, zowel sector als ministerie, naar een continue verbetering. Veiligheid vergt voortdurende aandacht in elk onderdeel van de luchtvaartketen. Een belangrijk element is het veiligheidsmanagement. Op Schiphol ontwikkelen de sectorpartijen bovendien het integraal veiligheidsmanagement. Dit heeft als doel om door de verdere samenwerking op de raakvlakken van de operaties de veiligheid te verhogen. Dit is een ambitieuze ontwikkeling van de sectorpartijen die uitgaat boven de (internationale) wettelijke kaders voor veiligheid.

118

**Vraag:**

Welke vergunningen moeten luchthavens allemaal hebben en binnen welke termijn worden deze vergunningen herzien?

**Antwoord:**

Er wordt onderscheid gemaakt tussen vergunningen voor luchtzijdige activiteiten die door het Ministerie van IenW worden verleend dan wel vergunningen voor landzijdige activiteiten die door andere instanties worden verleend.

*IenW*

Luchthavens dienen voor de ontwikkeling en exploitatie op grond van de Wet luchtvaart een gebruiksvergunning te hebben en een veiligheidscertificaat (uit te geven door de ILT). Specifiek voor Schiphol is in de Wet luchtvaart bepaald dat deze luchthaven (ook) een exploitatievergunning dient te hebben.

*Overig*

Om te voldoen aan wettelijke eisen en/of om bepaalde activiteiten mogelijk te maken kan het nodig zijn dat een luchthaven aparte vergunningen nodig heeft. Het kan hierbij om verschillende vergunningen gaan, bijvoorbeeld een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming of vergunningen voor de (ver)bouw van een terminal, de aanleg van parkeerplaatsen, het lozen van water, het afschieten van vogels, proefdraaiplaatsen etc. Voor het afgeven van elk van deze (omgevings)vergunningen zijn verschillende instanties verantwoordelijk (zoals gemeenten, provincies of andere ministeries zoals LNV).

*Termijn herziening*

Er bestaat geen wettelijke termijn waarbinnen een gebruiksvergunning en het veiligheidscertificaat herzien moeten worden.

119

**Vraag:**

Worden deze luchthavenvergunningen bij elke groei van een luchthaven opnieuw beoordeeld en afgegeven?

**Antwoord:**

Nee, zolang het gebruik past binnen de gebruiksruimte en gebruiksregels zoals vastgelegd in de vigerende (gebruiks)vergunning is dit niet aan de orde.

120

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de herbeoordeling van de vergunningen van de afgelopen tien jaar van Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Lelystad Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde?

**Antwoord:**

Zie voor een overzicht bijgevoegde tabel<sup>2</sup>.

121

**Vraag:**

Hoeveel vliegbewegingen zijn er in 2017 en 2018 geweest op Schiphol, general aviation en technische vluchten meegerekend?

**Antwoord:**

Handelsverkeer betreft verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers en/of vracht en/of post. Deze vluchten kunnen worden onderverdeeld in geregelde vluchten (lijnvluchten; commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling) en niet-geregelde vluchten (chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer commerciële vluchten met een ongeregeld karakter). In gebruiksjaar 2017 zijn met betrekking tot het handelsverkeer 495.000 vliegbewegingen gerealiseerd op Schiphol. In gebruiksjaar 2018 zijn 497.400 bewegingen gerealiseerd. General Aviation (GA) verkeer is al het overige verkeer dat niet als handelsverkeer aangemerkt kan worden en staat los van de grootte van het toestel. Dit betreft bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, klein zakelijk verkeer, technische vluchten na onderhoud en maatschappelijk vluchten. De laatste categorie wordt uitgevoerd door de kustwacht en landelijke politie. Het niet-handelsverkeer of General Aviation (GA) verkeer omvatte in gebruiksjaar 2017 17.300 vliegbewegingen op Schiphol. In gebruiksjaar 2018 betrof het 18.200 vliegbewegingen.

122

**Vraag:**

Waarom is de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit om het nieuwe normen en handhavingsstelsel voor Schiphol vast te stellen nog niet in procedure gebracht?

**Antwoord:**

Voor de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel in het luchthavenverkeersbesluit Schiphol (inclusief de maximale hoeveelheid van 500.000 vliegtuigbewegingen en 32.000 in de nacht) moet er, naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over het «programma aanpak stikstof (PAS)», een onderzoek uitgevoerd worden naar de stikstofdeposities als gevolg van het gebruik van de luchthaven Schiphol. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek wordt bezien wat de uiteindelijke gevolgen zijn voor de planning van het Luchthavenverkeersbesluit. In het VAO Luchtvaart op 26 september jl. heb ik toegezegd dat ik uw Kamer een nieuwe planning zal doen toekomen.

123

**Vraag:**

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Waarom zijn de luchthavengelden van Schiphol lager dan die van de luchthavens Frankfurt, Parijs, Heathrow en Gatwick?

**Antwoord:**

In de tabel op pagina 78 van hoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat van de Rijksbegroting 2020 gaat het niet alleen om luchthavengelden, maar om de posities in de ranglijst op basis van een combinatie van luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. De verschillen in posities worden dus niet alleen door verschillende luchthavengelden bepaald, maar ook door het al dan niet van kracht zijn van een vliegbelasting en de hoogte daarvan op de luchthavens. De tarieven van de luchthavengelden van Schiphol zijn kosten georiënteerd. Dat wil zeggen dat Schiphol in de luchthaventarieven niet meer in rekening mag brengen dan de kosten die de luchthaven maakt voor luchtvaartactiviteiten plus een gereguleerd rendement. Als alleen naar de luchthavengelden wordt gekeken, dan zijn die op Schiphol qua omvang lager dan op Frankfurt en Londen Heathrow, vergelijkbaar met Parijs Charles de Gaulle en hoger dan op Londen Gatwick. Overigens zijn de luchthavengelden op deze luchthavens qua samenstelling niet goed vergelijkbaar. Dit heeft met name te maken met de securitykosten. Deze vallen op Schiphol en de Londense luchthavens volledig onder de luchthavengelden, op Parijs Charles de Gaulle onder de overheidsheffingen en op Frankfurt vooral onder overheidsheffingen, maar voor een beperkt deel ook onder de luchthavengelden.

124

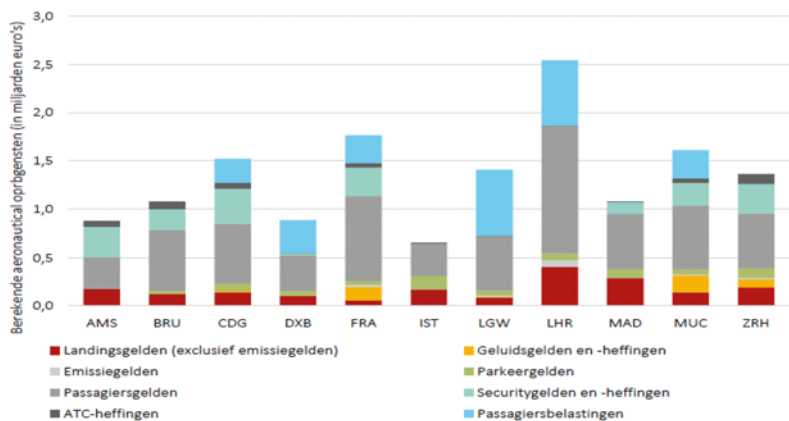
**Vraag:**

Kunt u nader uiteenzetten, en in detail, wat de verschillen zijn in luchthavengelden van Schiphol met de luchthavengelden van de andere Europese luchthavens zoals genoemd op bladzijde 78?

**Antwoord:**

Voor de nadere uiteenzetting verwijs ik u naar onderstaande grafiek.

**Figuur 3.1** Landingsgelden, passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en passagiersbelastingen zijn qua omvang de belangrijkste kosten categorieën



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC.  
Noot: Berekende aeronautical opbrengsten per afzonderlijke categorie (x € miljard) voor 2018 voor het 'Schiphol pakket' op basis van de medio 2018<sup>13</sup> geldende tarieven.

125

**Vraag:**

Kunt u nader uiteenzetten en uitsplitsen per opdracht hoeveel middelen er naar de vermelde opdrachten gaat onder het kopje van «overige opdrachten»?

**Antwoord:**

In de begroting is op bladzijde 85 – 88 nader uiteengezet waaraan de middelen voor overige opdrachten worden besteed. Het betreffen opdrachten in het kader van de volgende onderwerpen, tussen haakjes zijn de hiervoor geplande uitgaven opgenomen. Het betreffen onderwerpen waar meerdere opdrachten onder vallen, voor individuele opdrachten worden geen bedragen vermeld.

- Programma Schiphol (€ 0,85 miljoen);
- Normen en handhavingstelsel (€ 0,25 miljoen);
- OVV-follow up (is opgenomen in het programma Schiphol);
- Programma Lelystad (€ 0,49 miljoen);
- Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking en programma luchtruimherziening (€ 1,74 miljoen);
- Omgevingsmanagement (€ 0,62 miljoen);
- State Safety Programme (SSP) (€ 0,04 miljoen);
- Verminderen risico op vogelaanvaringen (€ 0,08 miljoen);
- Knowledge & Development Center (KDC) (€ 0,6 miljoen).

126

**Vraag:**

Hoeveel geld is er beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de integrale veiligheidsanalyse?

**Antwoord:**

De actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse is medio 2019 in opdracht gegeven aan het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. De totale kosten voor de actualisatie bedragen ca. € 116.000 (exclusief BTW). Dit bedrag is inclusief de kosten voor een onafhankelijke review op de methodiek en het conceptrapport van de twee externe deskundigen die ook de eerste integrale veiligheidsanalyse hebben becommentarieerd. De doorlooptijd is naar verwachting zes tot negen maanden. Het is dus mogelijk dat er ook in 2020 budget nodig is voor de uitvoering van de opdracht. De opdracht komt ten laste van het budget van het project Schiphol. Zie verder het antwoord op vraag 125.

127

**Vraag:**

Hoeveel geld is er gereserveerd voor de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

**Antwoord:**

De opdrachten die in het kader van de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid worden gegeven, maken deel uit van het budget voor de projectdirectie Schiphol. Zie het antwoord op vraag 125.

128

**Vraag:**

Wat is de status van het onderzoek naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam?

**Antwoord:**

Op 16 juli jl. hebben de opdrachtgevende partijen (gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en Ministerie van IenW) de bestuurlijke voorkeur voor de locatie van de nieuwe multimodale oeververbinding vastgesteld: variant «oost» (Feyenoord-Kralingen). Het streven is om dit najaar de Startbeslissing te nemen.

129

**Vraag:**

Welke concrete maatregelen zijn getroffen om de modal shift van het water naar de weg tegen te gaan? Kunt u deze maatregelen opsommen en het effect van deze maatregelen uitleggen?

**Antwoord:**

Het gevoerde goederenvervoerbeleid bevat allereerst het versterken van kadevoorzieningen in (binnen) havens. In de tijdelijke regeling quick wins binnenvaart zijn daarvoor de afgelopen jaren 59 projecten gerealiseerd met een rijksbijdrage van € 76 mln. Als vervolg wordt in het MIRT-programma Goederencorridors nu gekeken naar mogelijk kansrijke kadeprojecten om daar meer vervoer over water door te genereren. Verder wordt geïnvesteerd in het wegnemen van capaciteitsknelpunten op de vaarwegen binnen het MIRT-programma en het verbeteren van het onderhoud van vaarwegen. Zo wordt deze begroting een extra onderhoudsimpuls van € 86 mln. gegeven aan het aanpakken van storingsgevoelige objecten met name op de Maas en de Brabantse kanalen. Op de goederenvervoercorridors wordt ook de bundeling van vrachten tot voor de binnenvaart geschikte hoeveelheden bevorderd. De Goederenvervoeragenda die op 10 juli naar de Kamer is gezonden, geeft aan de komende jaren extra te willen inzetten op het wegnemen van knelpunten voor een overgang van weg naar water en het spoor. Daarbij worden ook de mogelijkheden van de toepassing van een integrale corridoraanpak op de goederenstroom Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen verkend. Verder worden de mogelijkheden onderzocht om op basis van het MinderHinder programma tijdens de aanstaande grote vervangings- en renovatiewerken op de goederencorridors de overgang van het containervervoer van weg naar het water (financieel) te bevorderen. Dit neemt niet weg dat ook de binnenvaart zelf een bijdrage te leveren heeft door zich beter te organiseren, kansen te grijpen en de vloot te verduurzamen. In de onlangs gesloten Green Deal Zeevaart, binnenvaart en havens is ter bevordering van de verduurzaming een bijdrage van 15 miljoen euro beschikbaar gesteld.

130

**Vraag:**

Op welke wijze wordt het maatregelenpakket voor het Schone Lucht Akkoord (SLA) vormgegeven en op welke wijze wordt de Kamer hierbij betrokken?

**Antwoord:**

Het maatregelenpakket voor het schone lucht Akkoord wordt uitgewerkt conform de inzet zoals beschreven in de hoofdlijnenbrief schone lucht akkoord (TK 2018–2019, 30 175, nr. 339). Op dit moment worden de maatregelen verder uitgewerkt binnen het rijk en in samenwerking met gemeenten en provincies. Het streven is om dit najaar het akkoord te tekenen en aan uw Kamer te sturen.

131

**Vraag:**

Wat voor type maatregelen kunnen opgenomen worden in het SLA?

**Antwoord:**

In het schone lucht akkoord kunnen alle maatregelen worden opgenomen die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de gezondheid door schonere lucht (fijn stof en stikstofdioxide). Voor de rijks inzet en gezamenlijke maatregelen van rijk, gemeenten en provincies zijn een kosteneffectieve besteding van middelen en haalbaarheid uitgangspunten. Daarnaast leveren veel maatregelen uit het klimaatakkoord een bijdrage aan het verbeteren van gezondheid door schonere lucht (TK, 30 175, nr. 339).

132

**Vraag:**

Welke maatregelen zijn voorlopig opgenomen in het maatregelenpakket van het SLA?

**Antwoord:**

In het Schone Lucht Akkoord zijn concrete maatregelen opgenomen voor rijk, provincies en gemeenten, o.a. voor de sectoren mobiliteit, industrie, mobiele werktuigen, consumenten houtrook en scheepvaart. Tevens leveren veel maatregelen uit het klimaatakkoord een bijdrage aan het verbeteren van gezondheid door schonere lucht. Naast concrete maatregelen bevat het SLA-akkoord afspraken over het borgen en versterken van de effecten van bestaand beleid, de inzet op aanvullend internationaal bronbeleid, over innovatie en de uitvoering van een aantal pilots, over de bescherming van hoog gevoelige groepen en gebieden met hoge blootstelling en over de monitoring en governance van het akkoord. Daarmee werkt het kabinet, samen met gemeenten en provincies aan gezondheidswinst door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit (TK, 30 175, nr. 339).

133

**Vraag:**

Hoe is de toename van het totaal aantal ongevallen in de Nederlandse binnenwateren, in 2018 ten opzichte van 2017, te verklaren?

**Antwoord:**

Kortheidshalve verwijs ik naar mijn schrijven aan uw Kamer van 10 juli 2019 (Ongevalscijfers scheepvaart 2018, kamerstuknummer 31 409, nr. 252). Daarin is aangegeven: «de toename in het aantal geregistreerde scheepsongevallen is deels te herleiden naar een verbeterde registratie van het aantal geconstateerde ongevallen door de nautisch beheerders. Dit is onder meer te danken aan een betere bewustwording van de noodzaak van een goede registratiegraad bij deze beheerders. Daarnaast is een deel van de toename in scheepsongevallen te herleiden naar het effect van de waterstanden op de rivieren. Door een hoge of juist lage waterstand is er meer risico op aanvaringen met infrastructuur. In het stroomgebied van de Rijn (Waal en IJssel) kenmerkte januari zich door hoge waterstanden en in de tweede helft van 2018 was er sprake van lage waterstanden door de droogte. In 2018 zijn er in dit gebied 80 scheepsongevallen meer geregistreerd dan in 2017. Daarvan vielen 63 ongevallen onder de categorie aanvaringen met infrastructuur (zoals grondingen en aanvaringen met oevers en kribben).»

134

**Vraag:**

Hoeveel budget is er voor Green Deal Maritiem vrijgemaakt in de aankomende jaren?

**Antwoord:**

IenW zal een subsidieregeling opstellen voor de verduurzaming van de binnenvaart met een omvang van € 15 miljoen. Daarnaast stelt IenW een financiële bijdrage van maximaal € 1 miljoen per jaar beschikbaar gedurende de looptijd van de Green Deal (in totaal maximaal € 5 miljoen). Deze bijdrage is bedoeld voor de beoordeling en validatie van verduurzamingstechnieken voor zowel de zee- als de binnenvaart

135

**Vraag:**

Op welke wijze worden de gemeenten en provincies gestimuleerd om de leefomgeving te verbeteren als het gaat om geluidshinder en de



uitvoering van SWUNG-2 (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid)?

**Antwoord:**

Vanuit het Bureau Sanering Verkeerslawaaï worden gemeenten al vele jaren gestimuleerd de sanering verkeerslawaaï op te pakken, waarvoor het rijk subsidie geeft. Voor SWUNG-2 is najaar 2018 een brief naar alle gemeenten en provincies gestuurd over het digitaal ontsluiten van geluidgegevens vanwege nieuwe regels voor de monitoring van geluid en vereenvoudiging van de gegevensuitwisseling. Het RIVM bouwt hiervoor in opdracht van het ministerie een centrale voorziening geluidgegevens en coördineert de communicatie hierover richting gemeenten en provincies. Vanuit het programma Aan de slag met de Omgevingswet zal de invoering van de nieuwe geluidregels van SWUNG-2 intensief worden begeleid.

136

**Vraag:**

Hoeveel ton buitenlands afval wordt er geïmporteerd? Welk percentage van het geheel vormt dit?

**Antwoord:**

Over 2016 werd in totaal 4,8 miljoen ton afval geïmporteerd. In totaal produceren we in Nederland ongeveer 60 miljoen ton. Het gaat dus om een hoeveelheid import die gelijk is aan bijna 8% van de Nederlandse hoeveelheid geproduceerd afval (bron: Rijkswaterstaat)

137

**Vraag:**

Kan worden aangegeven op welke wijze het uit het buitenland geïmporteerd afval wordt verwerkt?

**Antwoord:**

52% van het geïmporteerde afval wordt gerecycled, 41,5% wordt als brandstof ingezet en 6,5% wordt op een andere manier verwerkt (4% stort, 1% verbranden, 1,5% lozen). Bron: Rijkswaterstaat.

138

**Vraag:**

Op welke wijze kan ofwel de gemeente ofwel de provincie ofwel de rijksoverheid ingrijpen bij afvalverwerker AEB? Kunnen de verschillende handhavings- en regiemogelijkheden onder elkaar worden gezet?

**Antwoord:**

Doelmatig afvalbeheer is een verantwoordelijkheid van de markt en bevoegde gezagen. Bedrijven moeten de voor hen geldende wet- en regelgeving naleven. Bevoegde gezagen zijn verantwoordelijk voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving op grond van die wet- en regelgeving. Als Staatssecretaris ben ik systeemverantwoordelijk. Wanneer zich calamiteiten voordoen zoals bij AEB is het allereerst het bedrijf zelf dat verantwoordelijk is voor de omleiding van afvalstromen. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor vergunningverlening, toezicht en handhaving bij het AEB en heeft deze taken gemandateerd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). In het geval van AEB draagt de gemeente Amsterdam, als enige aandeelhouder, verantwoordelijkheid voor strategie, investeringen en de benoemingen van commissarissen bij AEB. Zij heeft echter geen sturende rol in de dagelijkse bedrijfsvoering en de planning van onderhoud. AEB stond onder verscherpt toezicht van de OD, maar heeft zelf besloten tot het stilleggen van vier van de zes verbrandingslijnen.

Wanneer in de eigen provincie geen mogelijkheden voor verwerking van Nederlands afval worden gevonden, kunnen inzamelaars proberen hun afvalstromen om te leiden naar andere locaties/provincies. Het is dan aan andere bevoegde gezagen om medewerking te verlenen bij het vinden van tijdelijke oplossingen, wanneer zij van mening zijn dat dit op een milieuverantwoorde manier mogelijk is. Ik heb als systeemverantwoorde het zoeken naar oplossingen gefaciliteerd door het instellen van een importplafond en bij de provincies en omgevingsdiensten de urgentie van het probleem onderstreept en verzocht tot medewerking bij het vergunnen van tijdelijke opslag en het verlenen van ontheffingen van het stortverbod voor het betreffende afval.

Ik ben het bevoegd gezag voor de uitvoering en handhaving van de Europese Verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen (verder: EVOA). Deze taak wordt namens mij uitgevoerd door de ILT. Afvaltransporten naar Nederlandse afvalverbrandingsinstallaties (verder: AVI's) vanuit het buitenland kunnen alleen plaatsvinden met een kennisgeving op grond van de EVOA. Indien transporten plaatsvinden op een wijze die niet in lijn is met de EVOA kan de ILT hiertegen optreden.

139

**Vraag:**

Kunnen alle posten die voortkomen uit het Rijksbrede programma Circulaire Economie onder elkaar worden gezet, dat wil zeggen ook de posten die op andere begrotingen zijn ingeboekt?

**Antwoord:**

**Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)**

BZK heeft 1,5 miljoen euro per jaar begroot voor de jaren 2019 en 2020. Deze budgetten worden onder andere ingezet voor werkzaamheden van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), de Bouwagenda en Platform CB»23, en het doen van verschillende onderzoeken inzake de bouwregelgeving.

**Economische Zaken en Klimaat (EZK)**

Voor 2019 heeft het Ministerie van EZK € 1.406.000 beschikbaar gesteld bij RVO.nl aan uitvoeringscapaciteit ten behoeve van de Nationaal Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie. In het kader van de Integrale Kennis- en Innovatieagenda Klimaatakkoord zijn er drie grote missie gedreven programma's uitgewerkt voor innovatie en uitrol van nieuwe technologieën. Deze programma's worden in 2020 geïmplementeerd waarbij er stevig gestuurd wordt op kostenreductie. Het gaat dan om het sluiten van industriële kringlopen, waaronder circulaire en biobased grondstoffen en producten, en CO<sub>2</sub> afvang, opslag en gebruik (CCS en CCU); dit sluit aan bij het interdepartementale programma Circulaire Economie 2019–2023 waarbij EZK bijdraagt aan de circulaire maakindustrie. Vanuit de Klimaatvelop worden middelen vanaf 2020 t/m 2030 beschikbaar gesteld voor innovatie, pilot en demoprojecten in de industrie. Een deel hiervan is bestemd voor de zojuist beschreven missie gedreven programma's die deels ook bijdragen aan circulaire economie. Daarnaast wordt een deel van de middelen ingezet via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor circulaire economie.»

**Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)**

De bijdrage vanuit LNV aan de circulaire economie is het realiseren van een kringlooplandbouw. Voor de beschikbare middelen voor het Realisatieplan kringlooplandbouw wordt verwezen naar de begroting van LNV.

**Infrastructuur en Waterstaat (IenW)**

Bij IenW is 2 x 8 miljoen euro begroot voor de jaren 2019 en 2020. Hiermee bekostigt IenW onder andere de monitoring van het uitvoeringsprogramma circulaire economie en het Versnellingshuis. Ook activiteiten uit de transitieagenda's Kunststoffen en Consumptiegoederen worden hieruit betaald. Voor 2019 en 2020 is in totaal 80 mln. aan extra middelen

beschikbaar gesteld om versneld te werken aan reducering van broeikasgasuitstoot. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het opschalen van CO<sub>2</sub>-reducerende circulaire technieken waarvan de werking is aangetoond.

### **Buitenlandse Zaken (BZ) en Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (BHOS)**

Vanuit de BHOS- en BZ-begroting zijn geen middelen specifiek aan circulaire economie-projecten toegekend. Wel kan het bestaande handelsinstrumentarium gebruikt worden ter bevordering van de internationale circulaire economie. Zo wordt een nieuw innovatiefonds, dat de private sector in Nederland en lokaal (in het buitenland) stimuleert innovatieve oplossingen voor lokale uitdagingen te ontwikkelen, ook ingezet om circulaire oplossingen voor snelgroeiende steden in Afrika en het Midden-Oosten te bevorderen. Er bestaat echter geen overzicht hoeveel van deze middelen worden ingezet voor projecten die kunnen worden geclassificeerd als circulaire economie-projecten.

### **Overige middelen**

In hoofdstuk 5 van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie staat aangegeven welke bronnen er verder vanuit het Rijk worden ingezet. Het gaat dan om middelen vanuit de Klimaatenvolp, de Natuur en waterkwaliteit-enveloppe, de Regio-enveloppe en middelen vanuit het interbestuurlijk programma.

- Uit de Klimaatenvolp is voor 2019 € 22,5 miljoen euro aan lenW toegekend ten behoeve van circulaire projecten. Verder is uit de klimaatenvolp in 2019 € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het tegengaan van voedselverspilling. Dit is bovenop de € 7 miljoen die het kabinet reeds heeft toegezegd voor dit thema in de periode 2018–2021. Zoals in de tabel op pagina 115 van de begroting is aangegeven, zijn er voor circulaire maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord uit de Klimaatenvolp middelen voor ontwikkeling van nieuwe technieken, demonstratie- en pilotprojecten beschikbaar gesteld, startend met 5 miljoen in 2020 oplopend naar 15 miljoen per jaar vanaf 2023 tot en met 2030.
- Uit de Natuur en waterkwaliteit-enveloppe is 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het tegengaan van microplastics in de periode 2018–2021.
- Met het interbestuurlijk programma (IBP) hebben Rijk en medeoverheden ambities vastgelegd rondom een aantal urgente maatschappelijke opgaven. Hierin is ook de samenwerking opgenomen om regionale CE-strategieën op te stellen. Het Rijk heeft door middel van het verbreden van de normeringssystematiek en het aanzetten van de trap-optrap-afsystematiek extra middelen beschikbaar gesteld aan de medeoverheden. In het IBP is als uitgangspunt opgenomen dat alle overheden zich financieel inzetten voor de opgave waarbij zij betrokken zijn.
- Er kan een beroep worden gedaan op fondsen voor onderzoek en innovatie, zoals beschreven in hoofdstuk 5 van het Uitvoeringsprogramma, onder andere via NWO, EZK en LNV.
- Ook kan een beroep worden gedaan op bestaande financiële regelingen (zoals MIA-VAMIL), fondsen en investeringsprogramma's. Voor de MIA-Vamil

is er in totaal € 149 miljoen beschikbaar.

140

### **Vraag:**

Waarom wordt gekozen voor een heffing en niet voor een algemeen verbod op de import van afvalstoffen?

### **Antwoord:**

Met deze heffing ontstaat er een gelijk speelveld voor Nederlandse afvalstoffen en afvalstoffen uit het buitenland en worden ook de externe effecten van het verbranden van buitenlandse afvalstoffen in Nederland geprijsd. Invoer voor recycling blijft buiten de heffing en wordt daarmee aantrekkelijker dan verbranden met energierugwinning. Een verbod op import van afvalstoffen beoordeel ik als een zeer vergaande overheidsmaatregel. Tevens staan de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) en de Kaderrichtlijn afvalstoffen (Kra) het beperken van import voor verbranding met energierugwinning slechts in bepaalde gevallen toe. Bij verdringing van Nederlands brandbaar afval naar de stort kan een tijdelijk importplafond van kracht worden.

141

**Vraag:**

Hoeveel ton aan afval wordt er in Nederland geïmporteerd?

**Antwoord:**

Over 2016 werd 4,8 miljoen ton afval geïmporteerd (bron: Rijkswaterstaat).

142

**Vraag:**

Hoeveel procent van het in Nederland verwerkte afval is afkomstig uit het buitenland?

**Antwoord:**

Tussen de 5% en de 10% afhankelijk van het jaar en de stromen die in de vergelijking worden betrokken. De import is namelijk niet in alle gevallen gelijk, in het ene jaar wordt er meer geïmporteerd dan in een ander jaar. Voor het jaar 2016 gaat het om ongeveer 8%.

143

**Vraag:**

Welke afvalstoffen worden in Nederland ingevoerd?

**Antwoord:**

De 10 belangrijkste afvalstoffen (van 100 kton per jaar en meer) die in Nederland worden ingevoerd:

1. Refuse Derived Fuel (= AVI-afval)
2. verontreinigde grond en slib van bodemsanering
3. baggerspecie en slib van grondwatersanering
4. bodemas en slakken van afvalverwerking
5. bitumen en (kool)teer
6. restfracties uit mechanische afvalbewerking
7. hout
8. restafval van handel, diensten en overheden
9. steenachtig bouw- en sloopafval
10. papierslib, ontinkingslib, rejects uit de papierindustrie

Voor import en export van afval bestaat een open markt en vrij verkeer van goederen. Een aantal stromen wordt geïmporteerd om in Nederland nuttig te worden toegepast. Zo wordt grond gereinigd waarna het in Nederland wordt toegepast. Een andere vorm van nuttige toepassing is de import van slakken die uiteindelijk verwerkt zijn in grote werken zoals Dak van Drenthe en Groene Schip.

Voor bitumen en koolteer geldt dat het hier teerhoudende afvalstoffen betreft, die juist worden ingevoerd ten behoeve van thermische

verwerking. De verontreinigingen (PAK) worden dan vernietigd en de schone resterende materialen worden vervolgens nuttig toegepast.

144

**Vraag:**

Worden er bij de import van afvalstoffen ook zeer zorgwekkende stoffen ons land ingevoerd? Zo ja, welke stoffen betreft dit? Op welke wijze worden deze stoffen verwerkt? Hoe is de controle op de verwerking van deze stoffen geregeld? Is er een registratiesysteem voor deze geïmporteerde stoffen?

**Antwoord:**

Ja, er worden zeer zorgwekkende stoffen (verder: zzs) ingevoerd. De verwerking die het afval in Nederland ondergaat, is afgestemd op de risico's van de zzs. Zo wordt bijvoorbeeld PCB-houdend afval ingevoerd, juist met het oogmerk van verwerking waarbij de PCB's vernietigd worden. Afgelopen jaren is Vlaanderen begonnen met de export van teerhoudend asfalt naar de Nederlandse thermische verwerkers die de teer (rijk aan polycyclische aromatische koolwaterstoffen, PAK's) vernietigen en het overblijvende schone steen weer als bouwstof op de markt brengen. In het kader van de EVOA worden grensoverschrijdende overbrengingen van gevaarlijk afval geregistreerd. De EU-verordening voor kwik stelt nog een aantal extra administratie- en rapportage-eisen. Bij de invoer van afval dat zzs bevat wordt altijd de samenstelling van de stroom opgegeven en wordt bovendien getoetst of de ontvanger de betreffende stroom mag verwerken. Dit om een veilige verwerking te waarborgen.

145

**Vraag:**

Exporteert Nederland ook afval? Zo ja, om welke hoeveelheden gaat dit? Wat is de samenstelling van dit afval? Betreft dit ook zeer zorgwekkende stoffen? Naar welke landen worden deze stoffen geëxporteerd? Op welke wijze worden deze stoffen in het buitenland verwerkt? Is er een garantie dat dit op een duurzame en milieuvriendelijke wijze gebeurt? Welke controle en registratie vindt er plaats op afvalstromen vanuit Nederland?

**Antwoord:**

Ja, in 2016 ging het om 2,68 megaton afval waarvan veruit het grootste deel (2,29 mton) voor nuttige toepassing was bestemd en slechts een klein deel voor verwijdering. Er worden diverse soorten afvalstoffen geëxporteerd naar verschillende landen. Sommige van deze afvalstoffen kunnen zeer zorgwekkende stoffen bevatten, zoals bijvoorbeeld elektronische apparatuur. Als het afval zeer zorgwekkende stoffen bevat boven bepaalde drempelwaarden waardoor het afval als «gevaarlijk» wordt gekwalificeerd, is alleen export naar OESO-landen toegestaan en bovendien pas na een goedkeuring van zowel de ILT als het bevoegd gezag van het ontvangende land (en van eventuele doorvoerlanden). Bij de behandeling van aanvragen voor export wordt de aanvraag aan de EVOA getoetst. Bij een positief besluit op een EVOA kennisgeving moet de overbrenging geschieden binnen deze kaders/conform de kennisgeving. Het is aan het bevoegd gezag in het ontvangende land om toe te zien op de juiste verwerking van de afvalstoffen. Het systeem van de EVOA biedt controle mogelijkheden en daarmee een zekere borging van correcte verwerking. De afvalverwerker in het buitenland die de partij afval ontvangt doet melding bij ontvangst en na verwerking van de afvalstoffen.

146

**Vraag:**

Welke actieve bijdrage heeft Nederland geleverd aan het verbeteren van de Europese en mondiale regels met betrekking tot zeer zorgwekkende stoffen, biociden en gewasbeschermingsmiddelen?

**Antwoord:**

Nederland draagt al vele jaren actief bij aan de verbetering van Europese en mondiale regels. Meest recentelijk zet Nederland zich onder meer in voor het toepassen van groepsbenadering bij de indeling van stoffen, zodat niet elke stof apart voor indeling hoeft te worden behandeld. Daarnaast stimuleert Nederland in Europees en nationaal verband de verbetering van de REACH-stoffendossiers (REACH is de Europese verordening over de productie van en handel in chemische stoffen). Bij de Europese Commissie is aangedrongen op het verhogen van het aantal dossiers dat gecontroleerd wordt. Dit wordt nationaal ondersteund door het organiseren van bijeenkomsten voor registrerende bedrijven. Verder heeft Nederland actief bijgedragen aan het opstellen van Raadsconclusies «Towards a Sustainable Chemicals Policy Strategy of the Union». In het verslag van de Milieuraad van 26 juni jl. (Kamerstukken 21501-08, nr. 789) is aangegeven welke prioriteiten Nederland hierbij wilde meegeven aan de inkomende Commissie. Een van de meest opvallende elementen daarin is om alle niet-essentiële toepassingen van PFAS te verbieden.

Naast de hiervoor geschetste inzet heeft Nederland voor biociden en gewasbeschermingsmiddelen bijgedragen aan het opstellen van criteria om hormoonverstorende stoffen te identificeren en aan het (door)ontwikkelen van richtsnoeren voor de beoordeling van biociden en gewasbeschermingsmiddelen.

147

**Vraag:**

Welke Europese en mondiale regels zouden wat Nederland betreft verder moeten worden aangescherpt?

**Antwoord:**

Zoals bij antwoord op vraag 146 aangegeven draagt Nederland al vele jaren actief bij aan de verbetering van Europese en mondiale regels.

148

**Vraag:**

Heeft Nederland, met betrekking tot deze achterstand in Europese en internationale regelgeving, deze regels zelf al wel aangepast? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

In Nederland is al in 2016 het nationale Zeer Zorgwekkende Stoffen beleid ingevoerd, waarmee voor alle zorgstoffen het gebruik en de emissies moeten worden teruggedrongen. Dit geldt in de Europese regelgeving nog maar voor een beperkte groep zorgstoffen.

149

**Vraag:**

Welke balans bestaat er tussen de belangen van het gebruik en transport van zeer zorgwekkende stoffen en de veiligheid?

**Antwoord:**

Voor zeer zorgwekkende stoffen die mogen worden gebruikt, gelden extra maatregelen om de risico's bij gebruik en vervoer, voor omwonenden en het milieu in te perken. Uitgangspunt van de veiligheidseisen bij het vervoer is dat de stof tijdens het transport binnen zijn verpakking blijft.

150

**Vraag:**

Hoe groot was de groep mensen die in 2018 een beroep deed op de subsidie voor het saneren van een asbestdak, nadat het subsidiepotje leeg was? Hoe groot was het totale bedrag van de subsidieaanvragen van deze groep samen? Is het mogelijk de subsidieaanvraag van deze groep alsnog toe te kennen als zij kunnen aantonen dat hun asbestdak is gesaneerd?

**Antwoord:**

Er zijn 1527 aanvragen ingediend nadat het subsidiebudget was uitgeput. De afgewezen aanvragen bedragen tezamen € 4,04 mln. Deze kunnen niet alsnog worden toegekend omdat het maximaal beschikbaar gestelde budget van € 75 mln reeds volledig is uitgeput en voor toekenning ook geen juridische basis meer bestaat. Alsnog een regeling treffen zou een ongewenste precedentwerking hebben.

151

**Vraag:**

Op welke wijze hebben andere landen in Europa hun wet- en regelgeving invulling gegeven als het gaat om het verzetten, verhandelen van grond en de mogelijk in deze grond aanwezige zeer zorgwekkende stoffen?

**Antwoord:**

Hiervan bestaat geen goed overzicht. Het hergebruik van grond is nationaal of regionaal geregeld. Diverse landen zijn net als Nederland bezig hun beleid vorm te geven m.b.t. grond verontreinigd met zeer zorgwekkende stoffen.

152

**Vraag:**

Kunt u specificeren hoeveel er wordt uitgegeven aan Cogem en aan de modernisering van biotechnologiebeleid (Cogem: adviesorgaan over de milieurisicoaspecten van genetisch gemodificeerde organismen)?

**Antwoord:**

Voor 2020 wordt een bijdrage voorzien van ongeveer € 1,6 mln aan de COGEM. Voor de modernisering van het Biotechnologiebeleid wordt een bedrag voorzien van ongeveer € 2,1 mln, voornamelijk ten behoeve van het onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid bij NWO-domein Toegepaste en Technische Wetenschappen (TTW).

153

**Vraag:**

Op welke wijze komen de onderwerpen van externe veiligheid en omgevingsveiligheid terug in de programmatische aanpak van de ILT?

**Antwoord:**

Op diverse terreinen ziet de ILT toe en verleent vergunningen op het terrein van de omgevingsveiligheid, zowel vanuit de lijnorganisatie (denk aan Wet explosieven civiel gebruik en vuurwerk) als vanuit de prioritaire toezichtprogramma's.

Het programma Afvalstoffen circulair pakt onder andere de maatschappelijke schade als gevolg van gevaarlijke afvalstoffen (met name toxische), fossiele brandstoffen en de verwerking van zeer zorgwekkende stoffen zoals GenX aan. Zo is voor GenX gemeten waar de stof voorkomt en in welke hoeveelheden. Deze informatie kan inzicht geven waar gericht toezicht gehouden kan worden.

In 2020 verkent de ILT of het huidige lijntoezicht op vuurwerk, biociden en REACH (chemische stoffen) zich leent voor een programmatische aanpak.

Ook ontwikkelt de ILT bij voorkeur samen met andere autoriteiten in de Rotterdamse Haven een Staat van de Mainport Rotterdam om de veiligheidssituatie in de regio in beeld te brengen.

Het programma Veilig en Duurzaam Schiphol voorziet in een project externe veiligheid. Daarbij gaat het erom dat het aantal slachtoffers op de grond als gevolg van een eventueel neerstortend vliegtuig zo laag mogelijk wordt gehouden.

Externe veiligheid vanuit industrie en handel is als aandachtsveld niet ondergebracht in een apart programma, maar belegd in verschillende lijnafdelingen voor toezicht en vergunning advies aan andere overheden.

154

**Vraag:**

Waarom daalt de BDU (Brede Doeluitkering) in 2020 en blijft deze nagenoeg gelijk in 2021?

**Antwoord:**

De BDU aan de vervoerregio's heeft als doel de vervoerregio's in staat te stellen om hun verkeer- en vervoertaken uit te voeren.

Via de BDU ontvangen de vervoerregio's daarnaast ook extra financiële middelen van het Rijk om bepaalde maatregelen een -extra- impuls te geven of te stimuleren. Zo ontvingen de vervoerregio's de afgelopen jaren financiële middelen vanuit de programma's Beter Benutten en het Actieprogramma Regionaal OV. Deze programma's zijn dit jaar -nagenoeg- afgelopen.

155

**Vraag:**

Waarom daalt de BDU in 2020, en waarom blijft deze vanaf 2021 nagenoeg gelijk?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 154.

156

**Vraag:**

Welke gevolgen heeft het lagere budget voor 2020 voor het aanbod van openbaar vervoer?

**Antwoord:**

Vanaf 2020 ontvangen de beide vervoerregio's ruim € 900 mln. aan BDU-middelen. Tezamen met de kaartopbrengsten uit het regionaal OV geeft dat de vervoerregio's voldoende de gelegenheid om een goed aanbod van openbaar vervoer aan te bieden dat is afgestemd op de behoefte binnen de regio's.

157

**Vraag:**

Heeft u vanuit uw stelselverantwoordelijkheid een overzicht van de ontwikkelingen rondom het aanbod en bereik van busdiensten?

**Antwoord:**

In de «Staat van het openbaar vervoer» dat door het CROW-KpVV wordt uitgegeven is deze informatie opgenomen. Het gaat hierbij onder meer om het aantal openbaar vervoerlijnen, voertuigritten, haltes en inwoners dat openbaar vervoer binnen een bepaald bereik heeft. De publicatie kan gedownload worden van de website van het CROW ([www.staatvanhetov.nl](http://www.staatvanhetov.nl)). De Staat van het regionale openbaar vervoer 2017 is de tweede



editie van wat een langjarige reeks moet worden die inzicht geeft in hoe de decentrale ov-sector er voor staat en wat de belangrijkste trends zijn. Op de website verschijnen gedurende het jaar themagewijs actuele hoofdstukken die weer in een nieuwe editie worden gebundeld. De planning is dat editie over 2018 eind 2019 verschijnt.

158

**Vraag:**

Waarom daalt de BDU in 2020, en waarom blijft deze vanaf 2021 nagenoeg gelijk?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 154.

159

**Vraag:**

Waarom daalt de BDU in 2020, en waarom blijft deze vanaf 2021 nagenoeg gelijk?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 154.

160

**Vraag:**

Wat is de reden dat de specifieke omzet moederdepartement voor artikel 16 Spoor structureel lager is in opvolgende jaren?

**Antwoord:**

De reden dat deze inzet structureel lager is, is vanwege een lagere inzet in de beleidsondersteuning door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat beheerde de subsidiebeschikking van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam en de Uithoflijn in Utrecht. Deze opdrachten zijn of worden afgerond, waardoor hier geen beleidsondersteuning van Rijkswaterstaat meer van toepassing is.

161

**Vraag:**

Welke hoofdposten zijn er te onderscheiden in de korte termijn file aanpak waarvoor 100 miljoen is gereserveerd?

**Antwoord:**

De korte termijn fileaanpak is onderverdeeld in twee tranches met maatregelen. De invulling van beide tranches is in 2018 in twee brieven (IENW/BSK-2018/58628 en IENW/BSK-2018/234576) met de TK gedeeld. De maatregelen zijn te verdelen in de volgende hoofdcategorieën:

- Kleine infrastructurele maatregelen (voorbeeld: een doorsteek voor te hoge vrachtwagens bij de Beneluxtunnel)
- Maatregelen die gericht zijn op incidentmanagement en handhaving (voorbeeld: inzet van extra bergers en wegininspecteurs)
- Het vervangen van verkeerslichten door nieuwe, slimme stoplichten (iVRI's)

162

**Vraag:**

Welke data en bronnen is de ILT voornemens te gebruiken voor het nog te ontwikkelen verregaand geautomatiseerd toezichtstelsel?

**Antwoord:**

De ILT houdt toezicht op de rij- en rusttijden van circa 150.000 vrachtwagens van Nederlandse bedrijven en hun chauffeurs in Nederland. Elke

vrachtwagen boven de 3.500 kilo is daartoe voorzien van een digitale tachograaf. De ILT wil het toezicht daarop zo effectief mogelijk inrichten op basis van een goede informatiepositie. Op grond van bevoegdheden van een inspectiedienst kunnen inlichtingen worden gevorderd bij bedrijven en andere bij het vervoer betrokkenen.

De ILT is hiervoor het project «on desk handhaving tachograaf» gestart. Hierin wordt toegewerkt naar een geautomatiseerd toezichtstelsel. Als dat wordt geïmplementeerd, dan levert de kentekenhouder periodiek (in principe jaarlijks) de volgende gegevens uit de tachograaf digitaal aan bij de ILT:

- M-bestanden uit het voertuig. Activiteiten van het voertuig; rijden en stilstaan
- C-bestanden van de bestuurderskaarten. Activiteiten van de chauffeur, rijden, rusten, overige werkzaamheden

163

**Vraag:**

In hoeverre wordt het bedrijfsleven betrokken bij de ontwikkeling van het geautomatiseerde toezichtstelsel van de ILT?

**Antwoord:**

Het bedrijfsleven wordt actief bij het project «on desk handhaving tachograaf» betrokken. Er wordt periodiek met de brancheorganisaties TLN, evofenedex, VERN en Cumela over de inrichting en de voortgang van het project overlegd. Op dit moment worden pilots uitgevoerd. De resultaten hiervan worden met de betrokken ondernemers en de brancheorganisaties besproken en in de vervolgfase wordt in samenspraak met de brancheorganisaties een interventiestrategie opgezet.

164

**Vraag:**

Wat is afgelopen vijf jaar exact uitgegeven aan het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen)? Wat is de verklaring van de toe- of afname?

**Antwoord:**

De volgende bedragen zijn aan het CBR betaald: in 2014 3,46 miljoen euro, in 2015 3,10 miljoen euro in 2016 2,99 miljoen euro, in 2017 1,41 miljoen euro, in 2018 1,98 miljoen euro en in 2019 tot op heden 1,35 miljoen euro. Uitgangspunt is dat het CBR een tariefgestuurde organisatie is die door de klant moeten worden betaald. Aan het CBR worden alleen begrotingsmiddelen betaald voor:

- de uitvoering van het vorderingenonderzoek geschiktheid en rijvaardigheid, na een melding vanuit de politie bij staande houding op de weg. Het besluit om de vorderingsonderzoeken niet meer volledig te betalen verklaart het grote verschil tussen 2016 en latere jaren. Dit is de enige structurele bijdrage die ieder jaar wordt begroot op de begrotingspost van het CBR -ZBO bijdragen; en incidentele bijdragen ten behoeve van beleidsveranderingen zoals aangepaste medische vereisten, code 95 verandering, de voorgenomen administratieve geldigheidsverlenging voor senioren etc. De incidentele bijdragen verschillen per jaar.

165

**Vraag:**

Wat staat er begroot voor 2020 voor het CBR? Hoeveel extra middelen zijn er voor 2020 extra begroot in vergelijking met 2019?

**Antwoord:**

Het opgenomen bedrag voor het CBR voor 2020 (Euro 967K) betreft conform de begrotingsreeksen van de afgelopen jaren uitsluitend de structurele vergoeding van het bij vraag 164 genoemde vorderingsonderzoek. De incidentele bijdragen zijn afhankelijk van de beleidsontwikkeling en worden aan het CBR toegekend in geval van implementatie. Dit gebeurt gedurende het lopende jaar door overboeking van middelen van verkeersveiligheidsopdrachten (14.02.01) naar de benodigde ZBO-bijdrage (14.02.06) (zie pagina 64 van de begroting).

In 2020 wordt nu een bijdrage verwacht voor de uitvoering van de implementatie verlaging grens alcoholonderzoek, de aanpassing uitvoering bij rijden met een extra hulpmiddel in geval van slechtziendheid (Bioptische Telescoop) en mogelijke andere aanpassingen in relatie tot medische geschiktheid.

166

**Vraag:**

Waar zijn de afgelopen vijf jaar de middelen voor het CBR precies aan uitgegeven, uitgesplitst in onder andere personeel intern, personeel extern, ICT, stafdiensten, et cetera?

**Antwoord:**

Dat is verschillend voor de bij vraag 164 beschreven activiteiten. De kosten voor de vorderingskostenonderzoeken worden berekend op basis van een vast tarief gebaseerd op de CBR-kostencalculatie voor een onderzoek vermenigvuldigd met een schatting van het aantal verwachte onderzoeken.

De kosten voor de incidentele bijdragen ten behoeve van beleidsveranderingen verschillen per keer en omvatten verschillende noodzakelijke kostenposten voor deze specifieke wijziging zoals aanpassingen in de procesinrichting, extra tijdelijk personeel en kosten voor communicatie over aanstaande veranderingen. Structurele kosten worden geacht in het klanttarief te worden verwerkt.

167

**Vraag:**

Hoe wordt het totale begrote bedrag voor 2020 voor het CBR precies besteed? Kunt u een uitsplitsing maken waar het aan zal worden uitgegeven?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 165.

168

**Vraag:**

Is in de begroting rekening gehouden met de wens van de Kamer om gedupeerden van het CBR passend te compenseren (Motie van de leden De Pater-Postma en Schonis over actieve compensatie voor gedupeerden, Kamerstuk 29 398, nr. 744)? Zo ja, waar blijkt dit uit? Ligt u op schema om conform de wens van de Kamer vóór de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat een voorstel hierover naar de Kamer te sturen?

**Antwoord:**

Nee, daar is geen rekening mee gehouden. Ik zal conform afspraak de Kamer daar vóór de begrotingsbehandeling over informeren.

169

**Vraag:**

In hoeverre kan met de middelen van 2020 de extra voorziene kosten door de problemen bij het CBR worden betaald? Kunt u dit onderbouwen?

**Antwoord:**

Uitgangspunt is dat het CBR een tariefgestuurde organisatie is, waarbij de tarieven worden betaald door de klanten van het CBR. Aan het CBR worden alleen voor specifieke beleidsmatige activiteiten begrotingsmiddelen verstrekt (zie ook vraag 164). De begroting van het CBR wordt jaarlijks ter goedkeuring aan mij voorgelegd. Op grond van de Regeling sturing van en toezicht op het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen zendt het CBR mij jaarlijks voor 1 oktober de begroting voor het daaropvolgende jaar. De begroting wordt vervolgens beoordeeld en uiterlijk 6 weken na ontvangst volgt de beslissing. Het overleg over de begroting van 2020 is nog niet afgerond. Het CBR beschikt over Eigen Vermogen om extra kosten op te vangen. De extra kosten door de problemen bij het CBR worden in beginsel ten laste van het Eigen Vermogen gebracht.

170

**Vraag:**

Welke externe organisaties en adviesbureaus zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het CBR?

**Antwoord:**

Het CBR is opgericht als Centraal Bureau voor de afgifte van Bewijsstukken van Rijvaardigheid (CBBR) op 1 september 1927, door de verkeersbonden ANWB, KNAC, KNMV en BBN. Het is mij niet bekend of daar toentertijd externe organisatie- of adviesbureaus bij betrokken waren. In 2013 is het CBR omgevormd van een privaatrechtelijk naar een publiekrechtelijk ZBO. In de aanloop naar de omvorming tot publiekrechtelijk ZBO is gebruik gemaakt van adviezen van Twijnstra en Gudde en Bureau Gateway van het Ministerie van BZK.

171

**Vraag:**

Welke externe organisaties en adviesbureaus zijn betrokken geweest bij de ICT-projecten die zijn uitgevoerd voor het CBR?

**Antwoord:**

Bij het Project Rijgeschiktheid aan het Stuur zijn de volgende belangrijkste externe organisaties en adviesbureaus betrokken of betrokken geweest:

- CGI (uitvoering)
- YouGet (uitvoering en advies)
- IBM (advies)
- De Galan (advies)
- Bureau Gateway (advies)
- PBLQ (advies)
- Deloitte (advies)

Daarnaast zijn de volgende belangrijkste externe organisaties betrokken bij de uitvoering van de overige ICT-activiteiten van het CBR:

Planningssysteem:

Dassault Systèmes

MijnCBR:

GX Software

Afnemen van theorie-examens:

Trifork, logisP en Cito

172

**Vraag:**

Welke externe organisaties en adviesbureaus zijn betrokken geweest bij het uitvoeren van andere projecten dan ICT-projecten voor het CBR?

**Antwoord:**

In de periode waarin het CBR een publiekrechtelijk ZBO is zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de werking van het CBR. In 2017 heeft het adviesbureau PricewaterhouseCoopers de vijfjaarlijkse wettelijke evaluatie van het CBR uitgevoerd. De evaluatie is op 5 juli 2018 gedeeld met de Kamer. In het voorjaar van 2019 heeft de Galan groep een onderzoek gedaan naar maatregelen die het CBR in gang heeft gezet om de problemen bij Rijgeschiktheid aan te pakken. Dit rapport is op 13 juni 2019 gedeeld met de Kamer.

173

**Vraag:**

Hoeveel managementfuncties zijn er binnen het CBR en hoe staat dit in verhouding tot het aantal uitvoerende functies?

**Antwoord:**

Conform de instellingswet van het CBR bestaat de directie van het CBR uit maximaal 2 leden. De directieleden worden door mij benoemd. Daarnaast bestaat het CBR uit 4 divisies en 10 stafafdelingen, die worden geleid door respectievelijk 4 divisie managers en 10 stafmanagers.

174

**Vraag:**

Hoeveel communicatiefuncties zijn er binnen het CBR en hoe staat dit in verhouding tot het aantal uitvoerende functies?

**Antwoord:**

Het CBR heeft mij gemeld dat er 17 fte aan communicatiefuncties is binnen het CBR. Het totaal aantal fte op peildatum 26 september 2019 bedraagt 1659 fte.

175

**Vraag:**

Hoeveel medewerkers met tijdelijke contracten werken er bij het CBR en hoe staat dit in verhouding tot het aantal vaste medewerkers?

**Antwoord:**

Het CBR heeft mij gemeld dat op peildatum 26 september 2019 van het totaal aantal fte van 1659 fte, 1035 fte een contract heeft voor onbepaalde tijd, 149 fte een contract voor bepaalde tijd en 475 fte is externe inhuur.

176

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de € 5 miljoen die genoemd wordt in Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's, artikel 22.03, nummer 2 «van asbest naar duurzaam» in 2020 als het niet lukt om deze middelen in 2019 daadwerkelijk uit te geven?

**Antwoord:**

Op dit moment zijn we nog bezig met het uitwerken van de definitieve bestemming voor de € 5 miljoen onder het kopje «van asbest naar duurzaam» waarbij rekening wordt gehouden met de motie Von Martels en Ziengs (TK 2018–2019, 34 675, nr. 23). We gaan er daarbij vanuit dat het lukt om de middelen in 2019 te besteden, mocht dit niet mogelijk blijken dan zal dit bedrag via het reguliere proces van de eindejaarsmarge worden opgevraagd in 2020.

**Vraag:**

Wat betekent voor de totale filedruk in 2020 (stijging voertuigverliesuren) wanneer de streefwaarden voor technische beschikbaarheid en files door werk in uitvoering maar net aan worden gehaald?

**Antwoord:**

De technische beschikbaarheid van de weg daalt als (een deel van) de weg niet beschikbaar is. In de berekening van technische beschikbaarheid wordt geen rekening gehouden met de verkeersdruk op het moment van afsluiten.

In het algemeen kan wel worden gesteld dat hoe vaker een rijstrook of gehele weg is afgesloten hoe groter de kans op files. In de tabel 1, op pagina 171 van het Infrastructuurfonds, zijn de prestatieafspraken van Rijkswaterstaat voor de SLA periode 2018–2021 opgenomen ten aanzien van het hoofdwegennet.

Aangegeven is dat zowel de streefwaarde voor de technische beschikbaarheid van de weg, als de streefwaarde voor files door werk in uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud, worden gehaald. Ik heb op dit moment geen indicatie dat deze streefwaarden in 2020 niet, of maar net gehaald zullen worden.