

Vergaderjaar 2013–2014

33 942

Rapporten van de Algemene Rekenkamer bij de jaarverslagen 2013 en bij de Nationale verklaring 2014

Nr. 14

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 juni 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het rapport van de Algemene Rekenkamer van 21 mei 2014 bij het jaarverslag over het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013 (Kamerstuk 33 942, nr.1).

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

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

Vraag 1

- a. Hoe verhoudt de prijs van 1.000 euro per vermeden ton CO₂ zich tot de prijs die voor een ton CO₂ wordt betaald in het Europese emissiehandelssysteem (ETS)?
- b. Is dit verschil volgens u terecht? Zo ja, waarom?
- c. Hoe ziet u de opmerking van de Algemene Rekenkamer dat met een andere besteding van dit geld het kabinet vermoedelijk meer CO₂ had kunnen besparen?

Antwoord:

In het geval van de fiscale stimulering van zuinige auto's gaat het om de vermindering van belastinginkomsten per vermeden ton CO₂ en niet om daadwerkelijk maatschappelijke kosten voor reductie van de CO₂-uitstoot. Bij het ETS gaat het om de prijs die door vraag en aanbod op de markt betaald wordt voor één ton CO₂-reductie. Dit is onder meer afhankelijk van de ETS doelstelling. De CO₂-prijs van fiscale stimulering en ETS zijn dus niet vergelijkbaar. Daarnaast is van belang dat de maatschappelijke meerkosten in de non-ETS, waar de CO₂-emissies van auto's onder vallen, veel groter zijn dan de maatschappelijke meerkosten in de ETS.

Vraag 2

Kunt u aangeven binnen welke marges de prijs van een ton vermeden CO₂ uitkomt als de onzekerheid met betrekking tot de uitstootcijfers van auto's wordt meegenomen?

Antwoord:

In het onderzoek dat momenteel in opdracht van het Ministerie van Financiën voor de Autobrief 2.0 wordt uitgevoerd, zal een onderbouwd totaalbeeld worden geven van de kosten en baten van de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's. Hierbij zal ook nader op de onzekerheidsmarges worden ingegaan waarbij rekening wordt gehouden met de onzekerheid met betrekking tot de uitstootcijfers van auto's.

Vraag 3

- a. Als alle initiatieven van alle ministeries om CO₂ te reduceren bij elkaar worden opgeteld, hoeveel geven we hier dan aan uit, wat is de voortgang, wat zijn de doelstellingen, wat is het resultaat en wat is de verhouding opbrengsten/kosten? b. Kan dit in een overzicht aan de Kamer worden gestuurd?

Antwoord:

Het is niet mogelijk dit eenduidig in een overzicht te vatten. Er wordt op veel verschillende manieren CO₂ gereduceerd. Naast de initiatieven die zich primair op CO₂-reductie richten, zijn er veel initiatieven gericht op verduurzaming in bredere zin, zoals het beleid ter bevordering van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Bovendien is CO₂-reductie onderdeel van veel aanbestedingen, zoals van snelwegen. De kosten voor CO₂-reductie zijn in zulke gevallen niet afzonderlijk in beeld te brengen, hetgeen een eventueel totaaloverzicht zou vertekenen.

In het beleid wordt een doelstelling voor CO₂-reductie gehanteerd voor de hele samenleving en is er geen aparte doelstelling voor rijksinitiatieven. Uiteraard is kosteneffectiviteit van beleid voor alle initiatieven een uitgangspunt. Het recente parlementair onderzoek «Kosten en effecten klimaat- en energiebeleid» (Kamerstuk 33 193, nr.3) geeft daarvan een goed overzicht en was aanleiding voor het kabinet om de kosteneffectiviteit nog beter in de gaten te houden. Het beleid en de daarmee genoemde kosten staan in de begrotingen en jaarverslagen per departement. Beleidsdoorlichtingen en evaluaties worden u toegezonden; een overzicht hiervan is opgenomen in een bijlage per begroting. Daarnaast wordt u geïnformeerd over de hoofdlijnen van beleid op klimaat- en

energiegebied. Ik noem in het bijzonder het Energieakkoord voor duurzame groei (Kamerstuk 30 196, nr. 202), de Klimaatagenda (Kamerstuk 32 813, nr.70) en de daarvoor aangekondigde voortgangsrapporthages en evaluaties. Voor initiatieven in de bedrijfsvoering biedt de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk (Kamerstuk 31 490, nr.145) het overzicht.

Vraag 4

- Handteren andere landen ook soortgelijke maatregelen als Nederland om CO₂-reductie te bewerkstelligen?
- Zo ja, welke maatregelen in welke landen voor welke kosten en met wel effect? c. Zo nee, waarom heeft Nederland dan wel dergelijke regelingen en andere landen niet?

Antwoord:

- ja
- Het rapport «Effective Carbon Prices» van de OECD (2013) brengt een aantal categorieën van beleidsinstrumenten in kaart om CO₂ te reduceren. Landen hanteren maatregelen om de CO₂-uitstoot uit de elektriciteitsopwekking, wegtransport en andere sectoren te reduceren.

Maatregelen binnen de sector elektriciteitsopwekking, zoals subsidies variëren in prijs tussen bijna 0 Euro per gereduceerde ton CO₂ tot 800 Euro per gereduceerde ton CO₂. De meeste maatregelen kwamen op minimaal 25 Euro per gereduceerde ton CO₂. De totale reductiekosten lagen tussen 0.01% en 0.05% GDP in Australië, Chili, China, Frankrijk, Japan, Zuid-Korea en de VS. In landen als Denemarken, Estland, Duitsland en het VK liggen de kosten hoger – in Duitsland tot 0.33% van het BNP.

Beleidsmaatregelen voor wegtransport laten ook variatie zien, zoals belasting op motorbrandstoffen, stimuleren van biobrandstoffen, stimuleren van elektrisch rijden. In alle delen van de wereld is sprake van belasting op fossiele brandstof en subsidies voor biobrandstoffen. Voor enkele landen zijn de kosten daarvan hieronder weergegeven.

Land	Kosten (euro) per vermeden ton CO ₂ als gevolg van belasting op fossiele brandstoffen	Kosten (euro) per vermeden ton CO ₂ als gevolg van subsidie op biobrandstoffen
Denemarken	66 – 106	421 – 1613
Brazilië	7,7 – 28,5	179 – 205
Australië	29 – 41	129 – 252
Frankrijk	14 – 91	77 – 172
Duitsland	20 – 100	168 – 307
VK	53 – 104	211 – 287
VS	10 – 17	418 – 465

Prijzen voor reductiemaatregelen in de cement- en papier en pulp sectoren worden ingeschat als zeer laag, vergeleken met die in de sectoren elektriciteitsopwekking, wegtransport en energieverbruik in huishoudens.

c. Zie antwoord onder b.

Vraag 5

Hoe verhoudt de conclusie van de Algemene Rekenkamer zich tot de onderzoeksresultaten die TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) onlangs hebben gepubliceerd op het gebied van fiscale vergroeningsmaatregelen?

Antwoord:

Ik neem aan dat wordt bedoeld op het rapport «Belastingen voor zuinige auto's, afwegingen voor fiscaal beleid» dat PBL in samenwerking met Policy Research (PRC) onlangs heeft opgesteld. In dit onderzoek wordt vooral ingegaan op de effecten van het fiscaal beleid op de nieuwverkoop van auto's en overwegingen bij de toekomstige vormgeving van het fiscaal beleid voor auto's. Uit dat oogpunt vullen de rapporten van de Algemene Rekenkamer en PBL elkaar goed aan.

Vraag 6

- a. Heeft u wel zicht op de gedeerde brandstofaccijnzen ten gevolge van de fiscale maatregelen voor zuinige auto's?
- b. Zo ja, hoeveel is er gedeerd?
- c. Zo nee, waarom heeft u daar geen zicht op?

Antwoord:

Ik heb daar geen zicht op. De inkomsten uit de accijnzen zijn het beleids-terrein van de Staatssecretaris van Financiën.

Vraag 7

Bent u bereid om de fiscale maatregelen voor zuinige auto's stop te zetten, dan wel af te bouwen, gelet op de conclusies van de Algemene Rekenkamer?

Antwoord:

De Staatssecretaris van Financiën werkt momenteel aan de Autobrief 2.0. In deze brief wordt het beleid over de afgelopen jaren geëvalueerd en een kabinetsvisie voor het beleid over de jaren 2016–2019 neergelegd. In deze brief zal nader op uw vraag worden ingegaan.

Vraag 8

Hoe verhouden de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's zich tot maatregelen op andere beleidsterreinen met hetzelfde doel bij bijvoorbeeld Economische Zaken, maar ook bij luchtkwaliteitsmaatregelen bij Infrastructuur en Milieu?

Antwoord:

In het algemeen wordt met fiscale maatregelen inzake zuinige auto's tevens tegemoet gekomen aan andere doelen op het gebied van bijvoorbeeld energiebesparing en nieuwe economische ontwikkeling. Op het gebied van luchtkwaliteit kan het effect positief zijn, maar ook negatief.

EZ zet zich bijvoorbeeld in voor toename van het aandeel elektrische auto's in Nederland en de bijbehorende laadinfrastructuur. Fiscale maatregelen voor zuinige auto's hebben een sterke stimulerende werking voor elektrische auto's en bijbehorende laadinfrastructuur. Bovendien leveren elektrische auto's ook een positieve bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Met het gelijk trekken van de CO₂-grenzen voor benzine en diesel in de BPM en bijtelling gaat er van fiscale stimulering van zuinige auto's echter ook een stimulerende werking uit voor dieselauto's. Recente metingen van TNO laten zien dat Euro-5, maar ook Euro-6 dieselpersonenauto's onder rijomstandigheden in de praktijk nog altijd een naar verhouding hoge NO_x-uitstoot kennen. Dit is nadelig voor de luchtkwaliteit. Door de toepassing van affabriek roetfilters is de fijn stof uitstoot van Euro-5 en -6 dieselpersonenauto's wel zeer beperkt.

Vraag 9

Hoe kan het dat het Ministerie van Financiën niet weet hoeveel mensen gebruik maken van de lage bijtelling?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van 1 mei 2014 met de bestuurlijke reactie van lenM op het Verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer zal de Staatssecretaris van Financiën reageren op de aanbevelingen van de Rekenkamer om de schatting van de vermindering van belastinginkomsten door de kortingen op bijtelling voor het privégebruik van de auto van de werkgever in loon- en inkomstenbelasting te verbeteren.

Vraag 10

Kan een totaalplaatje worden opgesteld van wat de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's exact kosten en opleveren, waarbij alle mogelijke en relevante aspecten worden meegenomen?

Antwoord:

De Staatssecretaris van Financiën werkt momenteel aan de Autobrief 2.0. In het kader hiervan wordt momenteel een diepgaand onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten van dit onderzoek zullen een beter onderbouwd totaalbeeld geven van de kosten en baten van de fiscale maatregelen inzake zuinige auto's.

Vraag 11

- a. Hoe kijkt u aan tegen het feit dat de cijfers over de belastingderving als gevolg van regelingen op het terrein van infrastructuur en milieu, zoals de milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijvingen milieu-investeringen (Vamil) gebaseerd zijn op schattingen?
- b. Hoe wordt de effectiviteit van deze regelingen dan gemeten?
- c. Kunt u per bovengenoemde regeling aangeven wat de afrekenbare doelstelling is?
- d. Kan de effectiviteit per bovengenoemde regeling worden aangegeven en kan daarbij ook worden aangegeven of wordt voldaan aan de doelstellingen?
- e. Hoe betrouwbaar acht u het beleid met betrekking tot fiscale maatregelen inzake zuinige auto's, gezien het feit dat de cijfers gebaseerd zijn op schattingen?

Antwoord:

- a. Een exacte bepaling van de derving kan pas geschieden, na enkele jaren, aan het einde van de aangiftecyclus inkomstenbelasting en vennootschapsbelasting. Voor het genoten voordeel aan MIA en Vamil moet per ondernemer naar de fiscale situatie worden gekeken en dat brengt extra uitvoeringskosten (vooral bij de Belastingdienst) met zich mee. Bovendien kan vanwege «carry back» en «carry forward» de belastingderving dan pas jaren (oplopend tot 10 jaar) later definitief worden vastgesteld, wat evenmin wenselijk is. Om toch tijdig inzicht te geven van de budgettaire derving van de MIA en de Vamil worden de realisaties van deze regelingen geschat op basis van beschikte investeringsvolumes van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Ik acht deze vorm van monitoring betrouwbaar.
- b. Elke 5 jaar wordt een evaluatie van de regelingen MIA en Vamil uitgevoerd.
- c. In de evaluatie wordt onder andere getoetst of de regelingen voldoen aan de doelen van lenM, namelijk marktintroductie van milieuvriendelijke technieken en ondernemers te bewegen om ten tijde van het investeren over te gaan op het milieuvriendelijke alternatief.
- d. Uit de evaluatie van de MIA/Vamil 2005–2010 komt dat de regelingen aan de doelstellingen van I&M voldoen. Daarmee is de effectiviteit van MIA/Vamil voldoende aangetoond. De evaluatie is op 17 september 2013 aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 33 752, nr. 5).

- e. In individuele gevallen zal het genoten voordeel anders zijn, maar over alle investeringen in een jaar zijn de berekeningen van het voordeel voldoende betrouwbaar.

Vraag 12

Hoe kan het dat het niet precies bekend is voor welke auto's de lage bijtelling wordt toegepast?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van 1 mei 2014 met de bestuurlijke reactie van lenM op het Verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer zal de Staatssecretaris van Financiën reageren op de aanbevelingen van de Rekenkamer om de schatting van de vermindering van belastinginkomsten door de kortingen op bijtelling voor het privégebruik van de auto van de werkgever in loon- en inkomstenbelasting te verbeteren.

Vraag 13

- a. Hoe zeker is het dat de versnelde daling van CO₂-uitstoot sinds 2007 in Nederland samenhangt met Nederlands beleid?
b. Vindt u dat dit een heldere en duidelijke conclusie is?
c. In hoeverre hangt de CO₂-uitstoot samen met Nederlands beleid?

Antwoord:

In het onderzoek dat momenteel in opdracht van het Ministerie van Financiën voor de Autobrief 2.0 wordt uitgevoerd, zal nader worden ingegaan op de samenhang tussen de versnelde daling van CO₂-uitstoot sinds 2007 in Nederland en het Nederlandse stimuleringsbeleid voor zuinige auto's.

Vraag 14

Kunt u aangeven of er verschil is tussen de enerzijds aanbeveling van de Rekenkamer om na te gaan of er kosteneffectievere maatregelen mogelijk zijn om CO₂-uitstoot in de sector verkeer en vervoer te verminderen, en anderzijds uw reactie daarop u zult nagaan of er meer kosteneffectieve maatregelen voor CO₂-reductie mogelijk zijn?

Antwoord:

Er is geen verschil.

Vraag 15

Welke rol heeft u bij het opstellen van de Autobrief II?

Antwoord:

In de Autobrief 2.0 geeft het kabinet een visie voor het beleid over de jaren 2016–2019. Hierbij gaat het met name om de fiscale behandeling van auto's in de BPM en de MRB en voor de bijtelling privégebruik van de auto van de zaak. Zoals gebruikelijk komt ook dit kabinetsbeleid in overleg tussen de betrokken departementen tot stand en vindt uiteindelijke besluitvorming in de Ministerraad plaats.

Vraag 16

Welke maatregelen gaat u nemen om de informatie aan de Kamer inzake het beleid ter stimulering van de vraag naar zuinige auto's te verbeteren, nu de Rekenkamer aangeeft dat er mogelijkheden tot verbetering zijn?

Antwoord:

In de bestuurlijke reactie van 1 mei 2014 op het Verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer heb ik aangegeven welke maatregelen ik ga nemen en al heb genomen om informatievoorziening te

verbeteren. Door middel van mijn brief van 20 mei 2014 heb ik uw Kamer het TNO-rapport «In- en uitstroom en samenstelling van het Nederlandse personenautopark» toegestuurd (Kamerstuk 31 209, nr. 164). Dit rapport is een update van openbaar TNO-rapport uit 2013 over de import en export van auto's.

In het Brandstofverbruiksboekje 2015 laat ik een toelichting opnemen dat de rangschikking van auto's naar zuinigheid in de praktijk kan afwijken van de rangschikking van auto's voor het label, zoals vermeld in het brandstofverbruiksboekje.

Vraag 17

- a. Kunt u aangeven wat precies de prestatie-indicatoren zijn bij de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)?
- b. Welke doelstellingen zijn er?

Antwoord:

- a. Er zijn geen prestatie-indicatoren voor de BDU. De BDU is een jaarlijkse bijdrage die wordt uitgekeerd aan de 12 provincies en de 7 WGR+regio's. De BDU dient besteed te worden aan verkeer- en vervoersdoeleinden. De regio's zijn vrij in de afweging omtrent de besteding van de middelen. Naast BDU zetten regio's ook eigen middelen in voor het uitvoeren van hun verkeer- en vervoersbeleid.
- b. De BDU is een bijdrage bestemd voor uitgaven op het terrein van verkeer- en vervoer (wegen, openbaar stads- en streekvervoer en regionaal spoor, verkeersveiligheid en maatregelen op het terrein van verkeersmanagement en betere benutting (zoals fietsenstallingen, fietsroutes e.d.)), die deze overheden zelf doen of die zij inzetten voor projecten samen met de inliggende overheden. De doelstellingen worden door de 19 BDU-ontvangers zelf bepaald en worden vastgelegd in hun regionale verkeer- en vervoersplannen. Daarbij dienen zij conform de planwet wel rekening te houden met de essentiële onderdelen van het nationaal beleid; Structuurschema Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Vraag 18

- a. Welke afspraken zijn met de regio's gemaakt inzake de besteding van BDU-gelden?
- b. Hoe kan het dat er flinke reserves zijn opgebouwd bij de regio's?
- c. Bent u bereid te kijken of deze reserves eerst gebruikt moeten worden voordat nieuwe BDU-gelden naar de regio's gaan?

Antwoord:

- a. Met de regio's zijn afspraken gemaakt dat de BDU conform de Wet BDU besteed moet worden aan verkeer- en vervoersdoeleinden zie antwoord op vraag 17 AR Rapport Jaarverslag Ministerie IenM 2013). IenM ontvangt hierover verantwoordingen conform de SiSa-voorschriften.
- b. De wet BDU verkeer en vervoer geeft in artikel 9 de mogelijkheid om een gedeelte van de uitkering te reserveren voor het doen van uitgaven in de jaren die volgen na het uitkeringsjaar. Deze voorziening is de laatste jaren redelijk stabiel.
- c. Nee. Zie antwoord a.

Vraag 19

Hoeveel reserves zijn er momenteel per regio met betrekking tot BDU?

Antwoord:

Onderstaande cijfers hebben betrekking op 2012. Die van 2013 zijn nog niet bekend.

Provincie Groningen	€ 110 mln.
Provincie Friesland	€ 50 mln.
Provincie Drenthe	€ 12 mln.
Provincie Overijssel	€ 60 mln.
Provincie Gelderland	€ 39 mln.
Provincie Utrecht	€ 97 mln.
Provincie Noord-Holland	€ 110 mln.
Provincie Zuid-Holland	€ 103 mln.
Provincie Zeeland	€ 43 mln.
Provincie Noord-Brabant	€ 180 mln.
Provincie Limburg	€ 145 mln.
Provincie Flevoland	€ 45 mln.
Stadsregio Amsterdam	€ 473 mln.
Regio Twente	€ 77 mln.
Stadsgewest Haaglanden	€ 93 mln.
Stadsregio Rotterdam	€ 374 mln.
Bestuur Regio Utrecht	€ 120 mln.
Swvb Eindhoven	€ 84 mln.
Stadsregio Arhem-Nijmegen	€ 130 mln.

Vraag 20

Waarom wordt van de regio's en provincies niet verwacht dat ze een één op één relatie leggen tussen de BDU en de realisatie van beleidsdoelen?

Antwoord:

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

Vraag 21

- Wat zijn nu precies de afspraken met de regionale overheden ten aanzien van de bestedingen van de BDU-gelden?
- Welke doelen worden hierover gesteld?
- Welke afspraken zijn gemaakt met betrekking tot daadwerkelijke besteding?

Antwoord:

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

Vraag 22

- Worden alle ambities van provincies en stadsregio's ook daadwerkelijk uitgewerkt in regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen?
- Welke rol heeft u in het beoordelen hiervan aangezien u de BDU-middelen verstrekt?

Antwoord:

a. en b.

De ambities van provincies en stadsregio's worden uitgewerkt in regionale en provinciale verkeer- en vervoerplannen. De beoordeling en de besluitvorming over deze plannen verloopt via de decentraal en regionaal democratisch gelegitimeerde organen. Het Rijk is bij deze besluitvorming geen partij. Het Rijk ziet wel toe of de essentiële onderdelen van het nationale beleid voldoende zijn verwerkt in regionale plannen conform de planwet onder meer via de gezamenlijke uitwerking van de gebiedsagenda's.

Vraag 23

Hoe beoordeelt u de hoogte van de BDU-reserves (totaal circa 2 miljard euro)? Kan worden toegelicht welk nut en welke noodzaak ermee gepaard gaan?

Antwoord:

- a. De wet BDU verkeer en vervoer geeft in artikel 9 de mogelijkheid om een gedeelte van de uitkering te reserveren voor het doen van uitgaven in de jaren die volgen na het uitkeringsjaar. Een oordeel hierover wordt aan de decentraal en regionaal democratisch gelegitimeerde organen overgelaten.
- b. Zie antwoord a. De nut en noodzaak van de hoogte van de BDU-reserves is een verantwoordelijkheid van de 19 BDU-ontvangers.

Vraag 24

Kunt u per regio toelichten voor welke modaliteit de jaarlijkse BDU-uitkering en de BDU-reservering worden benut danwel gereserveerd?

Antwoord:

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

Vraag 25

Kunt u toelichten welke Rijksbeleidsdoelen betrokken worden bij de overheveling van de BDU naar het provinciefonds?

Antwoord:

De BDU heeft meer het karakter van een algemene uitkering dan van een specifieke uitkering. Nu een aantal jaren ervaring is opgedaan met de BDU kan de volgende stap in de decentralisatie worden gezet namelijk overheveling naar het provinciefonds. De provincies wordt daarmee nog meer de ruimte geboden om zelf binnen de brede doeluitkering prioriteiten (in tijd en uitgavencategorieën) te stellen, mede in combinatie met de eigen middelen die provincies inzetten ten behoeve van de voorbereiding en uitvoering van het provinciaal verkeer- en vervoersbeleid.

Vraag 26

- a. Hoe kan het dat niet bekend is of het aantal door reizigers meege maakte aantal incidenten is verminderd?
- b. Waarom is de methode om dit te meten veranderd? Wat is in 2013 het aantal incidenten geweest en wat is de doelstelling?

Antwoord:

a) en b)

Vanwege efficiency overwegingen is de vraagstelling in de OV Klantenbarometer aangepast waarbij o.a. vragen over incidenten zijn geclusterd. Deze aanpassing vond plaats in 2012 en dit betekent dat er geen vergelijk in de tijd mogelijk is tussen 2011 en 2012.

Ook na aanpassing van de vraagstelling kan er nog steeds een representatief beeld gegeven worden over de sociale veiligheidsbeleving (o.a. op de halte, tijdens de rit) van reizigers in het stad- en streekvervoer. Voorts is ook nog steeds inzichtelijk welke incidenten meegemaakt worden.

c)

In 2013 is 12% van de reizigers slachtoffer geweest van 1 of meerdere incidenten. Lastig gevallen worden het meest voor. Vervoerders in het stad -en streekvervoer houden de aantallen incidenten zelf bij in hun incidentregistraties.

Er is geen doelstelling geformuleerd vanuit lenM aangezien decentrale overheden en OV-autoriteiten de opdrachtgevers zijn richting vervoerders voor het leveren van stad en streekvervoer.

Vraag 27

Wanneer is het regionaal openbaar vervoer doelmatig in uw ogen?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor de doelmatige besteding van de BDU-gelden ligt primair bij de provincies en de plusregio's. Over de doelmatigheid van de bestedingen (zowel BDU-middelen als eigen middelen) rapporteren de 19 overheden horizontaal aan de eigen democratische organen. Deze werkwijze is bij de parlementaire behandeling geaccordeerd.

Vraag 28

- a. Waarom vindt er geen of onvoldoende evaluatie plaats van de BDU?
- b. Wanneer wordt de BDU geëvalueerd en wanneer komen de resultaten ervan naar de Kamer?

Antwoord:

- a. De BDU bestaat sinds 2005. In de wet BDU is opgenomen dat er eens in de 5 jaar een evaluatie moet plaatsvinden. In 2010 is in een brief van 26 april 2010 (Kamerstuk 32 123, nr. 49) de evaluatie van de (wet) BDU aangekondigd. In het jaarverslag 2012 is aangegeven dat «De evaluatie is uitgesteld, omdat de randvoorwaarden van de BDU in de kabinetsformatie zijn gewijzigd; zowel financieel als betreffende de bestuurlijke organisatie op decentraal niveau».
- b. Er vindt geen evaluatie van de BDU plaats. Wel vindt in 2014 een beleidsdoorlichting (regionaal) OV plaats. De BDU, voor zo ver betrekking hebbend op het OV, maakt daar onderdeel vanuit. Op basis van de beleidsdoorlichting wordt nagegaan of er een nadere analyse naar de omvang en verdeling van de BDU noodzakelijk is. De beleidsdoorlichting wordt dit najaar aan de TK aangeboden.

Vraag 29

Over welke doelen heeft u het in uw reactie op het rapport van de Rekenkamer met betrekking tot BDU, waarover u overleg voert met de ketenpartners?

Antwoord:

In de Lange Termijn Spoor Agenda 2 (LTSA 2) zijn de ambitie en doelen verwoord met betrekking tot het verbeteren van de deur tot deurreis. In samenwerking met alle betrokken OV-partijen, waaronder de BDU-ontvangers, wordt gezorgd voor optimale aansluitingen tussen de vervoerdienst op het hoofdrailnet en regionale en lokale netwerken. Het opnemen van gelijklopende afspraken in verschillende vervoersconcessies helpt daarbij. Om die ambitie te realiseren, is goede samenwerking tussen alle ketenpartners cruciaal. Die samenwerking krijgt vorm in de inrichting van wat we noemen landelijke en landsdelige OV- en spoortafels. Aan die overlegtafels spreken we als ketenpartners niet alleen over de concrete vertaling van onze ambities naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen.

Vraag 30

Kunt u aangeven waarom een structurele waarborging van het inkoopbeheer bij het kerndepartement nog niet verzekerd is?

Antwoord:

In 2013 heeft het kerndepartement de verbetering van het inkoopbeheer voortgezet die in 2014 een duidelijke verbetering zullen laten zien van het inkoopbeheer. Structurele borging vergt een grotere inspanning van zowel de directies als de inkoopafdeling. Daar zet ik dit jaar maximaal op in.

Vraag 31

Waarom zijn drie van de beheersmaatregelen onder het kopje «onvolkomenheid Inkoopbeheer» nog niet op orde?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 30.

Vraag 32

Is er een «rode lijn» te distilleren uit de voor 11,3 miljoen euro aan fouten en 8,3 miljoen euro aan onzekerheden?

Antwoord:

Een «rode lijn» is dat afwijkingen tot doel hebben om de continuïteit in de bedrijfsvoering of dienstverlening zeker te stellen en dat de deskundigen van de inkoopafdeling soms te laat in het inkoopproces worden betrokken.

Vraag 33

Werkt naar uw mening de beheersregel om gemotiveerd af te wijken van geldende aanbestedingsregels? Waaruit blijkt dat, in het licht van de 11,3 miljoen euro aan onrechtmatige aanbesteding?

Antwoord:

Het is mijn streven afwijkingen tot een minimum te beperken. Door het afsluiten van passende raamovereenkomsten en het vroegtijdig betrekken van de inkoopafdeling in het inkoopproces worden de onrechtmatigheden zo veel mogelijk gereduceerd.

Vraag 34

Waarom neemt u de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer niet over, om de nog ontbrekende beheersmaatregelen op te nemen die afwijking van de geldende aanbestedingsregels helpen voorkomen? Wat is er mis mee om alle directies te verplichten de inkoopafdeling te betrekken in de gehele aanbestedingsprocedure en daarop toe te zien?

Antwoord:

Naleving van de aanbestedingsregels is en blijft primair de verantwoordelijkheid van het management. Indien de gewenste verbeteringen uitblijven, zal ik beheersmaatregelen nemen, in lijn met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Vraag 35

Bent u bereid om de inschakeling van het IUC (Inkoop Uitvoeringscentrum) niet alleen te overwegen, maar ook daadwerkelijk hiertoe te besluiten indien geen daling is opgetreden van het aantal afwijkingen bij de tweede kwartaalrapportage over 2014? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja.

Vraag 36

Zijn de risico's ten aanzien van de noodzakelijke informatiebeveiliging bij uw ministerie in beeld?

Antwoord:

Voor nagenoeg alle kritische systemen zijn deze in beeld en geactualiseerd.

Vraag 37

Wordt de strijd tegen de computerhackers gewonnen ten aanzien van de risico's voor waterveiligheid en transport, zoals voor de sluisen van de Afsluitdijk of IJmuiden, of de verkeersregulering bij de Rijkswegen door onvoldoende informatiebeveiliging?

Antwoord:

Rijkswaterstaat mitigeert eerst de grootste risico's ten aanzien van waterveiligheid. Daarna worden de grootste risico's voor transport over water en wegen aangepakt. Het dreigingsbeeld geeft geen aanleiding om te streven naar volledige beveiliging; dit is sowieso niet haalbaar en het streven daarnaar zou tot disproportionele kosten leiden.

Vraag 38

Wat gaat u doen nu u de aanbeveling voor de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging overneemt?

Antwoord:

De aanpak van de informatiebeveiliging zal ik baseren op risico-analyse en zichtbaar maken in een duidelijke planning voor de komende jaren, ook in termen van geld en menskracht

Vraag 39

Wat zullen naar uw inschatting de investeringen (gaan) bedragen die nodig zijn om de beveiliging tegen computerhackers op het juiste niveau te brengen? Kan dit uitgesplitst worden naar de terreinen hoofdwatersysteem, hoofdvaarwegsysteem en het hoofdwegennet?

Antwoord:

Door toegenomen kwetsbaarheden (als gevolg van voortschrijdende techniek) zijn investeringen nodig om de beveiliging van de deels verouderde ICT en besturingssystemen op het gewenste niveau te brengen. Er wordt in 2014 een bedrag van ca. € 43 mln. beschikbaar gesteld om de noodzakelijke beveiligingsmaatregelen voor het hoofdwatersysteem – als maatschappelijk vitaal – in 2014 uit te voeren. Overigens hebben deze maatregelen niet alleen betrekking op beveiliging tegen computercriminelen, maar ook op fysieke beveiliging van de objecten en de gebruikers daarvan. Hiervan zal een deel worden gebruikt voor de aanpak van generieke (netwerkoverstijgende) systemen zoals het beveiligen van het datanetwerk. De beveiliging van het hoofdvaarwegennet en hoofdwegennet wordt in de jaren daarna aangepakt. Aan de uitharding van de benodigde investeringen hiervoor wordt gewerkt.

Vraag 40

Op welk moment gaat u een besluit nemen over de verdere aanpak van het vraagstuk van informatiebeveiliging en dit zichtbaar maken in een duidelijke planning voor de komende jaren en het RWS-jaarplan? Worden hierbij de risico's die daaruit voortvloeien geëxpliciteerd, evenals de ambitie en de kosten in termen van geld en menskracht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Er is reeds besloten om de informatiebeveiliging van het hoofdwatersysteem in 2014 uit te voeren door het programma Beveiligd Werken RWS. De wijze van uitvoering van maatregelen voor het hoofdvaarwegennet en hoofdwegennet wordt in 2014 binnen dit programma nader uitgewerkt. De risico's, kosten en capaciteit worden daarbij expliciet afgewogen.

Tevens stelt RWS jaarlijks een beveiligingsjaarplan op, waarbij de beveiligingactiviteiten binnen RWS vanuit een integrale benadering in

verband met elkaar worden gebracht en op basis van risico's worden geprioriteerd.

Vraag 41

- a. Wanneer zijn de problemen – ontstaan door de fusie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie – waarmee de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worstelt, overwonnen?
- b. Kunt u hierbij een concrete planning geven van de probleemanalyse, de afgeronde verbeterplannen en de dossiervorming om het verbetertraject ILT-breed te kunnen volgen?

Antwoord:

Het financieel beheer bij ILT is een omvangrijk probleem. Er wordt met veel energie gewerkt om verbeteringen door te voeren. De Algemene Rekenkamer en de Auditdienst Rijksoverheid signaleren dat in 2013 al verbeteringen zijn doorgevoerd. Deze lijn wordt in 2014 verder doorgetrokken en een aantal verbeteractiviteiten loopt door in 2015. De verbeteracties zullen er toe leiden dat in 2014 op het financieel en materieel beheer substantiële verbeteringen worden bereikt. Het verbeterproces wordt in 2015 afgerond. De ILT geeft dit traject navolgbaar vorm. Zie verder antwoord op vraag 42.

Vraag 42

Hoe kan het dat bij de directie bedrijfsvoering van de ILT geen dossier beschikbaar was over het verbetertraject, en ook niet over de ingezette en uitgevoerde herstelacties vóór september 2013? Op welke wijze weet u of het management van ILT voldoende sturing geeft aan dit traject?

Antwoord:

De ILT heeft de verantwoordelijkheid voor de korte termijnactiviteiten die bedoeld waren om de jaarrekening 2013 te borgen, belegd bij het lijnmanagement. De voortgang en resultaten werden besproken op meerdere managementniveaus. De vorming van een verantwoordingsdossier was daarbij aanvankelijk geen primair doel. Inhoudelijke informatie over de activiteiten was wel beschikbaar. Voor de structurele verbeteringen is inmiddels een dossier aangelegd waar de Algemene Rekenkamer en Auditdienst Rijksoverheid gebruik van maken. De voortgang wordt tweewekelijks besproken in het directieteam van de ILT. Op verschillende momenten legt de ILT verantwoording af over de voortgang van het verbetertraject. De Auditdienst Rijksoverheid volgt de ontwikkelingen bij de ILT op de voet. Ook vindt via het Auditcomité monitoring plaats. De Minister en Staatssecretaris worden op de hoogte gehouden van de voortgang van het verbetertraject.

Vraag 43

Wat is daarbij het doel, de strategie om dat doel te bereiken en wat is het tijdspad? Hoe gaat u hierop toezien?

Antwoord:

Doel is om het financieel en materieelbeheer van de ILT op zo kort mogelijke termijn structureel op orde te brengen. Het financieel beheer bij ILT is een omvangrijk probleem. Er wordt met veel energie gewerkt om verbeteringen door te voeren. De Algemene Rekenkamer en de Auditdienst Rijksoverheid signaleren dat in 2013 al verbeteringen zijn doorgevoerd. Deze lijn wordt in 2014 verder doorgetrokken en een aantal verbeteractiviteiten loopt door in 2015. De verbeteracties zullen er toe leiden dat in 2014 op het financieel en materieel beheer substantiële verbeteringen worden bereikt. Het verbeterproces wordt in 2015 afgerond. Voor de strategie, de sturing en beheersing van de verbeterplannen verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 42 en 44.

Vraag 44

Wat is uw reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer inzake de onvolkomenheden bij de ILT?

Antwoord:

De inspanningen van de ILT hebben ten doel het financieel beheer op zo kort mogelijke termijn structureel op orde te brengen. De analyse van de onderliggende oorzaken wijst uit dat er verschillende verbeteractiviteiten moeten worden uitgevoerd. Deze verbeteractiviteiten zijn in 2013 gestart. Risicomanagement is hierbij een belangrijk hulpmiddel om te sturen op de juiste aspecten en momenten. Zie ook de antwoorden bij de vragen 41 en 43.

Vraag 45

Klopt het dat Rijkswaterstaat de eisen in Design, Build, Finance and Maintain (DBFM-) contracten soms aanpast? Zo ja, in hoeveel gevallen is dat gebeurd?

Antwoord:

Het klopt dat specifieke inhoudelijke eisen na het sluiten van een DBFM contract aangepast kunnen worden. Het Rijksbrede DBFM standaardcontract heeft een wijzigingsclausule om in te kunnen spelen op de veranderende actualiteit. Het voorstellen van wijzigingen verloopt altijd volgens een tevoren vastgesteld proces. Binnen dit kader kunnen zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer voorstellen doen.

De manier van omgaan met wijzigingen is bij DBFM niet anders dan bij andere contractvormen. Specifiek voor DBFM is de langere looptijd, die (in sommige gevallen) langer is dan 20 jaar. Door deze langere looptijd is het noodzakelijk om contractuele afspraken te hebben hoe met wijzigingen wordt omgegaan. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld wijzigingen in wet- of regelgeving kunnen aanleiding geven tot contractaanpassingen, of aanvullende omgevingswensen die alsnog worden gehonoreerd. Bij alle wijzigingen staat de rechtmatigheid en doelmatigheid centraal.

In alle zes, door RWS afgesloten, DBFM overeenkomsten (N31, Coentunnel, A12 Lunetten Veenendaal, A15 Maasvlakte Vaanplein, N33 en A1/A6) is er sprake van een of meerdere contractaanpassingen.

Vraag 46

Hoeveel van de 59 in 2013 afgegeven eersteklasabonnementen bij het kerndepartement voldoen aan wet – en regelgeving?

Antwoord:

In 2013 hadden 59 medewerkers van het kerndepartement een eersteklasabonnement zonder eigen bijdrage. Deze eersteklasabonnementen betreffen een toekenning op medische gronden of op basis van arbeidsvoorwaardelijke afspraken. In 2014 zal worden bewaakt of de toekenning (nog) terecht is; onterechte toekenningen worden ingetrokken.

Vraag 47

Hoeveel van de in 2013 150 afgegeven eersteklasabonnementen bij Rijkswaterstaat voldoen aan de wet- en regelgeving?

Antwoord:

In 2013 hadden 150 RWS medewerkers een eersteklasabonnement zonder eigen bijdrage. Na onderzoek is gebleken dat in 71 gevallen per 1 januari 2014 geen redenen meer zijn om een eersteklasabonnement te verstrekken. In 2014 zal worden bewaakt of de toekenning (nog) terecht is; onterechte toekenningen worden ingetrokken.

Vraag 48

Hoeveel uitzonderingen zijn er geconstateerd bij invoering van de Mobiliteitskaart, die is ingevoerd op 1 januari 2014?

Antwoord:

Bij de invoering van de mobiliteitskaart is aan 144 medewerkers een eersteklasabonnement verstrekt. In 2014 zal worden bewaakt of de toekenning (nog) terecht is; onterechte toekenningen worden ingetrokken.