

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/251904

Bijlage(n)

Datum 14 december 2012
Betreft Lijst van vragen en antwoorden van de begrotingsstaten
van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (Najaarsnota)

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen met betrekking tot de voorstellen van wet tot wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota; Kamerstukken II, 2011-2012, 33 480 XII respectievelijk 33 480 A)

33 480 XII, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

1 a. Kunt u een toelichting geven met betrekking tot de diverse beleidsmatige mutaties die bestaan uit verschillende vertragingen op projecten zoals Euro 6 en Euro 5 programma's, Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de aanbesteding bij Twente?

- Euro 6 en Euro VI (NB: in de vraag wordt gerefereerd aan "Euro 6 en Euro 5", maar zoals in de toelichting aangegeven betreft het de Euro-6 en de Euro-VI regeling).
De Euro-6 regeling betreft de stimulering van taxi's en bestelbussen, die voldoen aan de schone Euro 6 norm. Mede door de demissionaire status van het vorige kabinet is deze regeling later in werking getreden dan aanvankelijk de bedoeling was en wel per 1 oktober 2012. Door deze vertraging zal een bedrag van € 2,5 mln. niet in 2012 tot betaling komen.
De Euro-VI regeling heeft betrekking op de stimulering van vrachtauto's en bussen waarvan de uitlaatgassen voldoen aan de Euro VI-norm. Publicatie van deze regeling werd tot medio 2012 uitgesteld, vanwege twijfel die begin van het jaar nog bestond over het te verwachten rendement voor verbetering van de luchtkwaliteit. Ook hier is dus sprake van een verlate publicatie en inwerkingtreding van de regeling. Daardoor en ook vanwege de door de crisis tegenvallende verkopen van bedrijfswagens, komt van het voor 2012 oorspronkelijk geraamde budget een bedrag van € 5,3 mln. niet tot betaling.
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
Bij het NSL is sprake van een verlaging van het budget 2012 met € 5 mln.

omdat de budgetreeks die bij de opheffing van het FES-fonds vanuit genoemd fonds is overgeboekt, niet aansluit op de feitelijke behoefte, waarbij de betreffende gelden pas in latere jaren benodigd zijn. Er is dus geen sprake van een beleidsinhoudelijke vertraging van het NSL.

• Aanbesteding Twente

In de begroting voor 2012 is een bedrag opgenomen van € 1,8 mln. voor de ontwikkeling van luchthaven Twente als burgerluchthaven. Dit bedrag is toegezegd in de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente en is gekoppeld aan het vinden van een exploitant voor de luchthaven. Hiervoor is door de provincie Overijssel en gemeente Enschede (verenigd in Area Development Twente) in 2011 een aanbestedingsprocedure gestart. ADT heeft de aanbestedingsprocedure in 2012 vertraagd, omdat behandeling van het staatssteundossier voor de luchthaven Twente door de Europese Commissie meer tijd in beslag nam. Met deze vertraging werd duidelijk dat het bedrag van € 1,8 mln. niet in 2012 besteed zou worden. Inmiddels is gebleken dat de aanbesteding geen biedingen heeft opgeleverd. De regio onderzoekt nu hoe de gebiedsontwikkeling verder wordt gebracht.

b. Wat houdt de 'onderuitputting op het apparaat' precies in?

De lagere uitgavenraming, die in de eerste suppletoire begroting over 2012 (Voorjaarsnota 2012, Stb. 490, 2012) is aangebracht, betreft een overboeking van het personele- en bedrijfsvoeringsbudget ICT naar het ministerie van BZK, een mutatie in het kader van het Masterplan kantoorhuisvesting Den Haag en als laatste een overboeking naar het ministerie van Financiën ten behoeve van de vorming van één Auditdienst Rijk. In de tweede suppletoire begroting van hoofdstuk XII over 2012 is geen onderputting op het apparaatsartikel opgenomen.

2 a. Kunt u precies aangeven hoeveel geld er inmiddels is uitgegeven aan de riolaansluitingen in Caribisch Nederland?

In Caribisch Nederland wordt op Bonaire riolering aangelegd, namelijk een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) en riolaansluitingen. Voor de aanleg van de riolaansluitingen heeft het ministerie van IenM €10 mln. aan de Stichting SONA beschikbaar gesteld. Zij zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project.

b. Wat is de status van dit project en hoe ver is het gevorderd?

De aanbesteding van het project heeft in november 2012 plaatsgevonden en de aannemer is gestart met de werkzaamheden.

c. Wanneer wordt de oplevering verwacht?

De aannemer streeft er naar het project riolaansluitingen begin 2014 op te leveren.

d. Verwacht u dat het in de toekomst nog meer gaat kosten?

Na de oplevering van de riolaansluitingen worden er geen kosten meer verwacht.

e. Wat zijn de exploitatie- en onderhoudskosten van de riolaansluitingen in Caribisch Nederland?

De exploitatiekosten van de riolering (rwzi en riolaansluitingen) bedragen circa € 500.000 per jaar. De totale kosten voor het functioneren van de riolering inclusief de afschrijvingen bedragen €1,5 mln. per jaar. Deze kosten zullen bij oplevering van de riolering voor rekening komen van het Openbaar Lichaam Bonaire.

3. Kunt u voortaan in de 2e suppletoire wetten bij de I&M-begrotingen (XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds) conform de Rijksbegrotingsvoorschriften een toelichting geven op alle mutaties die sinds de 1e suppletoire wetten hebben plaatsgevonden, en niet alleen op de mutaties vanaf de Miljoenennota?

In het verleden zijn tussen de ministeries van Financiën en IenM afspraken gemaakt om af te wijken van de RBV (Rijksbegrotingsvoorschriften). Ik kan de Kamer toezeggen dat de tweede suppletoire begroting vanaf 2013 zal worden opgesteld volgens de RBV.

4. Kunt u voortaan in de tabellen 'budgettaire gevolgen van beleid' in de artikelsgewijze toelichting een kolom opnemen van de totale mutaties ten opzichte van de 1e suppletoire begroting?

Ja. Zie ook het antwoord op vraag 3.

5. Waarom wijken de begrotingen van uw ministerie op deze punten af van wat in andere suppletoire begrotingen gebruikelijk is en van de Rijksbegrotingsvoorschriften?

Zie het antwoord op vraag 3.

6. Wat is de reden dat er minder verkeersveiligheidscampagnes zijn uitgevoerd dan verwacht? Kunt u dit toelichten in het licht van het toenemend aantal ernstige verkeersgewonden in de laatste jaren?

Er staat ten onrechte dat er minder campagnes zijn geweest dan gepland. Hier had moeten staan dat er minder geld is besteed aan campagnes dan gepland. Alle voor 2012 geplande campagnes zijn namelijk uitgevoerd, alleen bleken de gereserveerde budgetten efficiënter ingezet te kunnen worden dan verwacht.

7. Hoe komt het dat het budget van Beter Benutten in 2012 niet volledig is besteed? Wordt dit bedrag opnieuw toegevoegd aan het Beter Benutten budget voor komende jaren?

Dat het Beter Benutten budget niet volledig is besteed komt door lagere communicatiekosten, ITS uitgaven en monitoring- en evaluatiekosten dan in de projectbegroting voor 2012 waren geraamd. Het overschot op Hoofdstuk XII wordt teruggeboekt naar het Infracfondsbudget van Beter Benutten omdat de financiële middelen van Beter Benutten op Hoofdstuk XII daar ook van afkomstig zijn. Het niet benutte deel van bijna € 1 mln. blijft zo meerjarig beschikbaar voor Beter Benutten.

8. Wordt het overschot van € 50 miljoen uit de Homogene Groep Internationale Samenwerking weer terugsluisd naar andere emissiereducerende maatregelen?

Nee, zoals in de toelichting bij de mutatie is vermeld, zijn de vrijvallende HGIS middelen niet meer noodzakelijk om de verplichtingen uit het Kyoto Protocol na te komen. De onderuitputting valt onder de eindejaarsmarge van de HGIS. Deze bedraagt maximaal € 181,5 mln. Het ministerie van Buitenlandse Zaken zal als coördinerend departement ten behoeve van de Voorjaarsnota een voorstel doen voor besteding van de eindejaarsmarge HGIS.

33 480 A, Wijziging van de begrotingsstaat van het Infra-structuurfonds voor het jaar 2012 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/251904

1. Komt de vrijvallende € 28 miljoen voor de "Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast" –via het fondssaldo- als vrij besteedbare ruimte ten goede aan het Infrastructuurfonds of aan het Deltafonds?

De in de 2e suppletoire begroting opgenomen vrijvallende middelen komen in 2013 als vrij besteedbare ruimte beschikbaar in het Deltafonds voor waterveiligheid/zoetwatervoorziening.

2. In hoeverre vormen de extra middelen voor beheer en onderhoud van het hoofdwegennet van € 294 miljoen een oplossing voor de problemen met de niet-gedekte financiering hiervan? Komen deze middelen in de plaats van een deel van de € 1,6 miljard die uit de jaren 2021-2028 worden geleend?

Het betreft hier geen extra middelen maar de invulling van de afspraken conform bijlage 4.2 in de begroting van het Infrastructuurfonds 2012 pag. 107. De middelen voor beheer en onderhoud bedragen € 204 mln. Deze maken deel uit van de € 1,6 mld. aan middelen die gereserveerd staan in de periode ná 2020.

3. Kunt u toelichten waarom het saldo 2012 aan projecten wordt toegevoegd (Memorie van Toelichting, paragraaf 2.1 Overzicht belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties)?

Kunt u per betreffend project toelichten of de aanname klopt dat de begrote beheerkosten niet toereikend zijn?

Het saldo 2012 bestaat uit lagere en hogere vermoedelijke kasrealisaties in 2012 op de individuele projecten. Om de projecten blijvend te kunnen financieren wordt het budget van de betreffende projecten in het eerst volgende jaar evenredig verhoogd c.q. verlaagd. Immers de projecten worden niet duurder of goedkoper doordat bijvoorbeeld een factuur van een aannemer eerst in 2013 wordt ontvangen in plaats van 2012. Het saldo heeft voor een deel betrekking op de prijscompensatie 2012. Dit is de prijscompensatie die bedoeld is om projecten te compenseren voor prijsstijgingen, derhalve wordt ook dit deel van het voordelig saldo aan de betreffende projecten toegevoegd. De toevoeging van het saldo 2012 zal opgenomen worden in de Voorjaarsnota 2013.

De mutaties in het kader van de verwerking van het voordelig saldo zijn daarmee op projectniveau meerjarig budgettair neutraal en mijn inziens daarmee beheerst. Deze hebben geen effect op de omvang van het betreffende MIRT-budget.

4. Waarom heeft u de mutatie van € -116 miljoen op HWBP-2 in de ontwerpbegroting 2013 niet gemeld en toegelicht in de meest recente voortgangsrapportage of bij de aanbidding hiervan, maar slechts de helft hiervan (€ -57 miljoen)? Kunt u toelichten waardoor de vertraging bij de welgenoemde € -57 miljoen wordt veroorzaakt?

De budgettaire gevolgen/inzichten worden zowel in de begroting als in de VGR (Voortgangsrapportage) gemeld. Daarbij twee aandachtspunten:

- Door het volgtijdelijk karakter van beide documenten kan het zijn dat er een "time-lag" tussen beiden zit op het moment van verwerken.
Met de voorliggende aanpassingen van de ramingen in de Najaarsnota 2012 wordt nu bijvoorbeeld voor 2012 in het kader van de begroting aangesloten bij

de kasraming van de VGR2. De prognose uit de ontwerpbegroting 2013 was nog gebaseerd op VGR1. De begrotingsmutaties worden eerst in de begroting dan wel een supplettoire wet gemeld en daarna in de VGR opgenomen. Dit betekent dat de VGR-2 straks budgettair aansluit op de budgetten die in de begroting 2013 en de najaarsnota 2012 zijn gemeld. De programmering van de Waterschappen kan daarentegen in de VGR actueler zijn op basis van de laatste inzichten. De aanpassing op de programmering vindt plaats in de volgende begroting (2014). Dit betekent dat het budget over de jaren in de VGR-3 (1^e half jaar) wederom niet geheel aansluit op de programmering van de Waterschappen.

- Totaal bedragen zoals kasraming per jaar en omvang projectbudget uit de begroting en VGR zijn met elkaar vergelijkbaar. Voor de omvang van de kasschuiven geldt dit echter niet zondermeer conform redenering in het vorige punt.

Daarnaast geldt dat bij de mutatie uit de ontwerpbegroting 2013 van € -116 mln. bijvoorbeeld rekening is gehouden met het eerst (technisch) toevoegen van het voordelig saldo over het voorafgaand jaar en het vervolgens weer doorboeken naar de juiste jaren. Bij de VGR worden alleen standen ten opzichte van de voorafgaande VGR verklaard.

De verklaring voor de € 57 mln., het verschil tussen de raming voor 2012 in de VGR1 (€ 142 mln.) en VGR2 (€ 85 mln.), is dat de planstudiefase van een aantal projecten later wordt afgerond dan was voorzien. Hierdoor kan pas later tot substantiële betalingen worden overgegaan. Dit is onder meer het geval voor de Zwakke Schakel Noord Holland en het project Lekdijk KIS. Ook zijn enkele kasuitgaven voor reeds eerder beschikte projecten lager gebleken dan was voorzien.

5. Kunt u een toelichting geven op de lager uitgevallen eindafrekening van de Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast bij artikel 11.03.02 Realisatieprojecten Waterbeheren?

De vrijval in de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast heeft verschillende oorzaken. Zo zijn er projecten goedkoper uitgevoerd wegens gunstige aanbesteding. In andere gevallen zagen subsidieaanvragers af van een rijksbijdrage krachtens de regeling omdat andere regelingen voor hen lucratiever waren. Verder zijn er projecten niet tijdig volledig gerealiseerd.

6. Kunt u de kasschuif van € -127 miljoen op artikel 11.03 Aanleg bij de Miljoenennota inhoudelijk concreter toelichten dan "Met deze kasschuif wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering."? Kunt u aangeven welk effect de kasschuif op welke projecten en programma's heeft?

De kasschuif van € 127 mln. heeft betrekking op diverse projecten zoals:

- Voor de projecten NURG / natte natuurprojecten IJsselmeergebied, Integrale inrichting Veluwe Randmeren en Natuurlijker Markermeer/ IJmeer zijn middelen uit 2012 overgeheveld naar met name 2013 waarmee planning en begroting beter met elkaar in overeenstemming zijn gebracht;
- Verbeterprogramma KRW: in het vorige regeerakkoord is besloten werkzaamheden aan de Kier stop te zetten. Hierdoor konden voorziene uitgaven niet worden gerealiseerd;
- Voor de inmiddels gerealiseerde zandmotor worden in 2013 de afsluitende

betalingen voorzien.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

7. Waarom is voor A4 Delft-Schiedam een betaling voor het designteam, die was voorzien in 2013, naar 2012 gehaald? Gaat het hier om werkzaamheden in 2012 of om een vooruitbetaling? Hoe groot was deze betaling?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/251904

Aanvankelijk was voorzien dat de werkzaamheden in 2013 zouden worden afgerond en betaald. Echter bij indiening van de Najaarsnota was de prognose dat een groot deel van de kosten van het designteam al in 2012 zou worden betaald. De betaling betreft werkzaamheden die in 2012 zijn uitgevoerd en is voorzien op € 3 mln.

8 a. Hoe kan het dat als de vergoeding voor een designteam voor een groot deel dit jaar wordt betaald, dit leidt tot hogere realisatiekosten zoals bij de wegenprojecten, artikel 12.03.01 Realisatie?

Zie het antwoord op vraag 7.

b. Betekent dit dat in 2013 er minder uitgaven nodig zijn?

Ja.

9. Kunt u een verdere toelichting geven op de onderschrijding Quick Wins Wegen onder artikel 12.03.01, Realisatie?

Dit betreft een pakket aan maatregelen gericht op de aanpak van knooppunten. Vanwege vertraging van deze maatregelen (als gevolg van capaciteitsgebrek bij RWS) en de samenhang hiervan met het aanlegpakket (spitsstroken e.d.), is een deel van dit pakket achterhaald. Daarom zal het bijbehorende budget worden gebruikt om tegenvallers elders binnen aanleg op te vangen.

10 a. Is er sprake van vertragingen in de tunnelprojecten onder artikel 12.04, Geïntegreerde contractvormen Hoofdwegennet?

Er is geen sprake van vertragingen in de tunnelprojecten

b. Zo ja, wat is de oorzaak van deze vertragingen?

Zie het antwoord op vraag 10a.

c. Leiden deze vertragingen tot de genoemde hogere bedragen?

Zie het antwoord op vraag 10a.

11. Kunt u toelichten wat de consequenties zijn in latere jaren van de kasschuif van € 461 miljoen naar 2012 op artikel 12.05 Verkenningen en planstudies voor tracébesluit?

Zoals in de ontwerpbegroting 2013 (Kamerstukken II, 2012-2013, 33 400 A nr. 2, blz. 104) is toegelicht wordt met deze kasschuif zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering. Het betreft een correctie op de uitgaven van de totale programmering en heeft geen consequenties voor het taakstellend

budget van individuele projecten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

12. Wat zijn de optredende risico's waarover wordt gesproken bij project Rijswijk-Schiedam inclusief Spoorcorridor Delft onder artikel 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/251904

Een aantal werkzaamheden is versneld uitgevoerd (o.a. voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot de tunneltechnische installaties, werkzaamheden aan stationsinstallaties en verschillende uitvoerende werkzaamheden door de aannemerscombinatie). Door tegenvallende lokale omstandigheden (o.m. hogere grondwaterstanden) is er meerwerk geleverd bij o.a. de aanleg van kabels en leidingen. Als gevolg hiervan is een groter deel van het projectbudget onvoorzien aangesproken.

13. Kunt u toelichten waarom in totaal € 31 miljoen niet wordt uitgegeven voor goederenvervoer Rotterdam- Genua en Elst-Deventer-Twente?

Bij het onderdeel Rotterdam – Genua zijn in 2012 € 17 mln. minder uitgaven gerealiseerd dan verwacht. De vertraging wordt voornamelijk veroorzaakt door het projectonderdeel "opheffen 1 500 Volt/ATB eilanden deel Zevenaar", aangezien de afstemming van de veiligheidseisen meer tijd vergt dan gepland. Voor het Elst-Deventer-Twente (het NaNOV-programma) worden in 2012 lagere uitgaven verwacht (ad € 14 mln.) omdat bij de voorbereiding van het deelproject "stiller maken spoorbrug Zutphen" technische complicaties zijn opgetreden, aangezien met het eerste plan onvoldoende geluidreductie zou worden bereikt. Inmiddels is een nieuw afdoende plan gereed en beschikbaar. In beide gevallen is het budget in latere jaren weer nodig.

14. Kunt u de vertraging bij de European Rail Traffic Management System (ERTMS) pilot Amsterdam- Utrecht nader toelichten?

De ERTMS pilot is één van de pijlers van de Railmap ERTMS. De pilot is inmiddels in 2012 opgestart. Materieelombouw is in 2013 gereed. Het grootste deel van de kosten hiervoor is daarom niet ten laste gekomen van 2012. Zowel materieelombouw als opleiding bij NS ten behoeve van de pilot kosten tijd. Vervolgens moet ervaring worden opgebouwd. Definitieve oplevering van de pilot geschiedt in 2014. Jaarlijks zijn er tussen-opleveringen die relevante informatie opleveren voor de brede ERTMS-implementatie (Railmap ERTMS) in Nederland.

15. Kunt u toelichten waarom voor geluidsanering spoorwegen geen uitgaven worden gedaan in 2012?

Doordat de behandeling van de wet SWUNG door de Tweede en Eerste Kamer wat langer heeft geduurd, is de wet later in werking getreden. Hierdoor zijn de werkzaamheden getemporeerd.

16. Kunt u de mutatie van € -125 miljoen voor 'kleine infra en overige projecten' nader toelichten? Komt dit bedrag in latere jaren weer hiervoor beschikbaar?

De € 125 mln. bestaat voor € 31 mln. uit overboekingen naar andere artikelonderdelen, welke nader zijn toegelicht in bijlage 8 (verdiepingsbijlage) bij de ontwerp-begroting 2013. De overige € 94 mln. heeft betrekking op de verschuiving binnen het artikelonderdeel 13.02 en hangt samen met de mutaties

tussen het beheerplan 2012 en 2011 van ProRail. Voor het programma kleine functiewijzigingen en de andere geormerkte programma's geldt dat het totaalbudget voor ProRail niet is gewijzigd, alleen de verdeling van de uitgaven over de verschillende kasjaren. Overigens zijn deze middelen inmiddels in de begroting 2013 naar aanleg spoor (13.03) overgeboekt in lijn met aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/251904

17. Welke werkzaamheden hebben betrekking op artikel 15.02.04 Vertraging op de eerste tranche Vervanging en Renovatie projecten?

Voor vervangingen en renovaties zijn middelen gereserveerd in de periode ná 2020 (zie begroting van het Infrastructuurfonds over 2012, Kamerstukken II, 2011-2012, 33 000 A, nr. 2, pag. 107). Op basis van met name urgentie zijn de aan te pakken objecten in tranches gebundeld. In de eerste tranche zitten knelpunten die op grond van veiligheid en beschikbaarheid van het netwerk als eerste worden aangepakt (Sluis Eefde, Sluizen Heumen, Limmel, Linne, Lith, Sambeek, St Andries, Weurt, Belfeld, Bosscheveld, Wilhelminabrug, Muntbrug, Koninginnensluis inclusief Emmabrug en Wilhelminabrug, duikersluis Haarrijn, Zuidersluis, Noorder-sluis, Muntsluis, sluis bij modellenloods, gemaal Vleutense Wetering, sluis Leidsche Rijn, Noordergemaal, Waiersluis en Doorslagsluis).

18. Kunt u de mutatie toelichten van € -26 miljoen bij de verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee?

Als gevolg van besluitvorming naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State is de uitvoering van het project met ca. 2 jaar vertraagd. De kasreeks is hierop aangepast.

19. Wanneer wordt bekend gemaakt of in 2012 de genoemde € 12,6 miljoen aan verplichtingen en de genoemde € 12,8 miljoen aan kasbudget onder artikel 18.06 Externe veiligheid wel of niet worden aangewend?

Bij 1^e suppletoire begroting 2013/begrotingsvoorbereiding 2014 zal worden bekend gemaakt aan welke jaren het nog beschikbare verplichtingenbudget (€ 12,6 mln.) en kasbudget (€ 12,8 mln.) zal worden toegevoegd (tot en met 2020).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen