

Beantwoording feitelijke vragen begrotingsstaat Hoofdstuk XII

Vraag
nummer

Vraag en Antwoord

1

Vraag:

Waar zijn de voorgenomen besparingen omgevingsrecht, primaire waterkeringen en opheffing van het Waddenfonds (inclusief de korting van 5 miljoen euro vanaf 2012) in de begroting van Infrastructuur en Milieu terug te vinden? Wat zijn de consequenties hiervan voor de begroting van Infrastructuur en Milieu? Of, simpelere, waar zijn deze besparingen naartoe gegaan?

Antwoord:

De genoemde taakstellingen (vereenvoudiging omgevingsrecht, waterkeringen en efficiencykorting waddenfonds) maken deel uit van het Regeerakkoord en zijn reeds bij Nota van Wijziging 2010 en Voorjaarsnota 2011 technisch verwerkt. Derhalve zijn deze niet als mutatie terug te vinden in de IenM-begroting 2012. Deze taakstellingen zijn ingezet voor de generale problematiek (totaalpakket bezuinigingen). Voor wat betreft de gevolgen het volgende.

De voorgenomen structurele besparing als gevolg van de vernieuwing van het omgevingsrecht ad € 50 miljoen vanaf 2014 is ingeboekt op het Infrastructuurfonds (verwerkt ten laste van de sectoren weg, water, spoor en regionaal/lokale infrastructuur). Van diverse projecten zijn de projectbudgetten taakstellend verlaagd. Dit is verwerkt in het MIRT-projectenboek 2012.

Voor wat betreft de primaire waterkeringen ga ik ervan uit dat bedoeld wordt op taakstelling 28b uit het Regeerakkoord (maatregelen waterschappen). Door het sluiten van het Bestuursakkoord Water dragen de waterschappen hetzelfde bedrag als de taakstelling bij aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma en blijft er per saldo evenveel geld beschikbaar voor het HWBP. De bijdragen van de waterschappen zijn opgenomen in de tabel onderaan pagina 93 van de begroting van het Infrastructuurfonds.

De decentralisatie van het Waddenfonds is wel verwerkt in onderhavige begroting 2012 op HXII. Artikel 52.06.16 is op nul gezet. De middelen lopen voortaan via het provinciefonds.

2

Vraag:

Kunt u aangeven onder welke begrotingsartikelen en daarbinnen op welke onderdelen, vrije ruimte is in de begroting? Welke middelen kan de Kamer, indien gewenst, op een andere manier bestemmen dan u voorstelt?

Antwoord:

Per begrotingsartikel is in de tabel over de budgetflexibiliteit - die te vinden is onder de tabel over de budgettaire gevolgen van beleid - procentueel en absoluut aangeven hoe hard de verplichtingen zijn die onder deze programmabudgetten zitten. In beginsel kan de Tweede Kamer alle middelen een andere bestemming geven, maar dit kan op gespannen voet staan met reeds aangegane verplichtingen. Uit de tabel blijken de consequenties van het amenderen van de budgetten.

In artikel 31, dat is opgesteld op basis van de voorschriften Verantwoord Begroten, zijn tekstueel de consequenties in beeld gebracht .

3

Vraag:

Wat verklaart het grote verschil tussen de verplichtingen en de uitgaven op de posten 'Duurzaam produceren', 'Handhaving en toezicht', 'Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid' en 'Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving'?

Antwoord:

Voor bovengenoemde artikelen wordt het verschil tussen de uitgaven en verplichtingen verklaard door het feit dat de verplichtingen voor meerjarige programma's in één keer worden aangegaan en dat de bevoorschotting (uitfinanciering) in meerdere jaren plaats vindt.

Dit geldt voor bijvoorbeeld de NSP- en BIRK-projecten, die op het artikel realisatie nationaal ruimtelijk beleid worden verantwoord. Voor de artikelen duurzaam produceren en bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit van leefomgeving zijn belangrijke meerjarige projecten geraamd, die in één keer zijn verplicht bijvoorbeeld het Afvalfonds, Bodemsanering, Luchtkwaliteit (NSL), Sanering asbestwegen, Duurzame mobiliteit en de CDM-opgave. Al deze milieuprogramma's kennen een meerjarige uitfinanciering. Op het artikel handhaving en toezicht worden vanaf 2012 geen uitgaven en verplichtingen meer geraamd, deze maken onderdeel uit van het artikel 38: Inspectie Leefomgeving en Milieu.

4

Vraag:

Op welke wijze wordt er zorg voor gedragen dat de voorziene wijzigingen in de opzet van de begrotingen niet leiden tot een inperking van het budgetrecht van de Kamer, in het licht van het feit dat een aantal artikelen en de inhoud daarvan wordt herzien? Zal de samenvoeging van veel artikelen er toe leiden dat de Kamer niet langer kan schuiven tussen budgetten en dat amendementen op de begroting betekenisloos zullen worden?

Antwoord:

Uitgangspunt bij de wijziging van de opzet van de begrotingen is dat het budgetrecht van de Tweede Kamer onaangetast blijft. De informatiewaarde van de begroting staat voorop, waarmee recht gedaan wordt aan dit budgetrecht. Een andere indeling van de begroting wijzigt niets aan het recht van amendement en het autorisatierecht van de Tweede Kamer.

5

Vraag:

Op welke wijze worden algemene doelstellingen uitgewerkt naar operationele doelen? Hoe worden bijvoorbeeld veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving gestimuleerd? Waar bent u in deze specifieke gevallen wel of niet op af te rekenen? Zijn hierbij ook preventieve taken inbegrepen? Zo ja, welke?

Antwoord:

IenM is voornemens in de nieuwe begrotingsstructuur te werken met operationele doelen. Conform "verantwoord begroten" mogen operationele doelen worden gebruikt om financiële instrumenten te rangschikken, indien dit de leesbaarheid ten goede komt. Zie ook antwoord op vraag 8.

6

Vraag:

Kunt u, gelet op het feit dat de prioriteiten van het regeerakkoord zijn uitgewerkt in de reguliere begrotingscyclus, een afzonderlijke lijst of een programma met prioriteiten of specifieke kabinetsdoelen opstellen, waarin ook de verantwoordelijkheden worden aangegeven?

Antwoord:

In eerdere debatten heeft de minister-president reeds aangegeven geen aparte verantwoordingscyclus op te willen zetten. Er zal dus ook geen afzonderlijke lijst (of een programma) komen met de prioriteiten of specifieke kabinetsdoelen. De prioriteiten uit het regeerakkoord zijn verwerkt in de reguliere begrotingscyclus.

7

Vraag:

a. Kunt u, gelet op het feit dat in de brief Hervormingen- en stelselherzieningen (32 773, nr. 1) staat vermeld dat hervormingen een vertaling krijgen in begroting en het jaarverslag en dat anders gekozen kan worden voor de beleidsagenda om transparantie te bieden, aangeven waar in de begroting van Infrastructuur en

Milieu de opschaling van het provinciaal bestuur Randstad en de oprichting van een infrastructuurautoriteit te vinden is? b. Kunt u, ten aanzien van de 17 hervormingen uit de brief van het kabinet van 12 mei 2011 (32 773, nr. 1), duidelijk maken wat er sindsdien gedaan is en bereikt is met betrekking tot de twee hervormingen die Infrastructuur en Milieu betreffen (bestuurlijke hervorming en hervorming infrastructuur: decentralisatie ruimtelijke ordening)? Welke taken en welk budget worden nu precies overgeheveld? Over welke (sub)artikelen gaat het? Bent u nagegaan of de andere overheden hier op toegerust zijn qua kennis, budget en capaciteit? Waar in de begroting is de informatie over deze hervormingen en het daarbij veronderstelde bezuinigingsbedrag terug te vinden?

Antwoord:

a. In de begroting 2012 is de opschaling van het provinciaal bestuur van de Randstad en de oprichting van een infrastructuurautoriteit niet opgenomen. De minister van Binnenlandse Zaken heeft namens het kabinet op 10 oktober 2011 een brief uitgebracht over het bestuur en de bestuurlijke inrichting, waaronder provinciale opschaling en de inrichting van een infrastructuurautoriteit voor de noordvleugel en de zuidvleugel van de Randstad. De financiële vertaling hiervan vindt plaats vanaf de begroting 2013.

b. In de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heb ik helder gemaakt welke rijkstaken vervallen. Daarmee heb ik invulling gegeven aan de hervorming in het nationale ruimtelijke domein. In de begroting worden geen middelen overgeboekt naar decentrale overheden. Er vindt geen decentralisatie maar deregulering van taken plaats. Provincies en gemeenten moeten bekijken of zij deze taken overnemen, binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden. Uit het briefadvies van de Raden voor Leefomgeving en Infrastructuur blijkt dat provincies en gemeenten voldoende ruimtelijke instrumenten in handen hebben om hun taak uit te voeren. In de begroting (artikelen 51, 52 en 60) is terug te vinden welke acties het kabinet oppakt in 2012. De volledige hervorming is te lezen in de SVIR.

8

Vraag:

a. Wat zijn de plannen ten aanzien van de aangekondigde 'grondige herziening' van de begroting van Infrastructuur en Milieu voor 2013? Hoe en wanneer wordt de Kamer over deze (voorlopige) plannen geïnformeerd? Welke taken en welk budget worden nu precies overgeheveld? Is nagegaan of de overheden hierop toegerust zijn qua kennis, budget en capaciteit? b. Is er bij de grondige herziening van beleid, vooraf per onderdeel onderzocht waarom er ooit gekozen is zaken in regels en/of wetten op te nemen? Op welke wijze wordt hierover met de Kamer gecommuniceerd? Hoe voorkomt u het verwijt van schrappen om het schrappen? Zijn de juridische consequenties van het schrappen van wetten en regels in kaart gebracht? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe artikelstructuur van de begroting. Mijn intentie is dat deze zal haar beslag krijgen in de voorjaarsnota 2012 of uiterlijk in de miljoenennota 2013. Als uitgangspunt geldt dat iedere beleids-DG een beperkt aantal beleidsartikelen zal krijgen die aansluiten bij activiteiten van de directoraten. Agentschappen krijgen een eigen artikel, tenzij hun bijdrage eenvoudig onder te brengen is bij een of enkele specifieke beleidsartikelen. Als ik zicht heb op deze nieuwe structuur, dan zal ik de Tweede Kamer middels een brief informeren. Het al dan niet stoppen of overhevelen van taken (decentraliseren) of een grondige herziening van beleid staat los van de meer "technische" herziening van de begrotingsstructuur. Als dit aan de orde is wordt u via de geëigende wegen hierover geïnformeerd.

9

Vraag:

a. Waarom is er gekozen om de vier bijlagen (Moties en toezeggingen,

Verdiepingshoofdstuk, Evaluatie- en onderzoeksbijlage en het Overzicht subsidies) niet langer op te nemen in de begroting, terwijl juist het Verdiepingshoofdstuk de kern van de begroting raakt? b. Heeft het opsplitsen van de begroting IenM en Infrastructuurfonds in een begrotingsboekwerk en een afzonderlijk boekwerk met internetbijlagen een besparing in geld en administratieve lasten opgeleverd? Zo ja, hoeveel? Zo nee, waarom is hiervoor gekozen?

Antwoord:

a. Door de minder gebruikte onderdelen (moties en toezeggingen, verdiepingshoofdstuk) van begroting en jaarverslag als bijlage te presenteren wordt de hoofdtekst van begroting en jaarverslag dunner en toegankelijker, conform de wens van de Tweede Kamer. Het kabinet heeft in de brief (Kamerstuk 31865, nr 26) over "Verantwoord Begroten" voorgesteld meer gebruik te maken van digitale publicatie van bijlagen en tevens een maximering aan te brengen voor het aantal pagina's van de hoofdtekst.

b. De introductie van een nieuwe begrotingsopzet kost tijd en aandacht. De internetbijlagen worden in principe niet meer gedrukt maar elektronisch beschikbaar gesteld. Totale besparingen zijn op dit moment niet bekend, aangezien er geen zicht is op het aantal bestelde exemplaren. Wel is bekend dat het niet fysiek uitbrengen van de internetbijlagen van alle departementale begrotingen voor de Tweede Kamer tot een besparing geleid van ruim 1700 pagina's. Dit komt overeen met een Rijksbrede besparing van circa€ 40.000 euro.

10

Vraag:

a. Kan op een kaart worden aangegeven op welke de hoofdverbindingen waar files staan buiten de Randstad 2x3 rijstroken en in de Randstad 2x4 rijstroken worden gerealiseerd? Kan daarbij worden aangegeven wat het bestaande aantal rijstroken is? b. Kan op voornoemde kaart worden aangegeven welke wegen prioriteit hebben bij de noodzakelijke verbreding gezien de focus op de Main-, Brain- en Greenports?

Antwoord:

In mijn brief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32500A, nr. 83) heb ik mijn prioriteiten bij de mainports, brainport en greenports benoemd. In het algemeen overleg MIRT op 29 juni 2011 heb ik toegezegd dat ik in de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte een kaart zal toevoegen met het aantal rijstroken van het huidige hoofdwegennet en de ambitie voor het aantal uit te breiden rijstroken tot 2040.

11

Vraag:

Hoe wordt er bereikt dat er meer samenhang komt tussen weg, spoor, lucht en water? Welke beleidswijzigingen vloeien hier uit voort?

Antwoord:

In de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven hoe de samenhang tussen de modaliteiten wordt versterkt. De gebruiker en de deur-tot-deur bereikbaarheid staan centraal: het verbeteren van de ketenmobiliteit en versterking van multimodale knooppunten als verbindende schakels. Om de robuustheid en samenhang te verbeteren zet het kabinet in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden.

12

Vraag:

Op welke wijze wordt het Groene Hart nog beschermd? Welke wettelijke waarborgen zijn daarvoor, en bent u voornemens deze te behouden? Is al definitief afgezien van het onzalige plan de A3 hier dwars doorheen te leggen?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor het landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid maar is overgedragen aan de provincies. Het Rijk is van mening dat provincies prima in staat zijn om dit beleid (inclusief eventuele wettelijke kaders) vorm te geven op een manier

die recht doet aan de diversiteit en samenhang van het Nederlandse landschap. Dat betekent ook dat er op rijksniveau geen wettelijke waarborgen zijn voor het Groene Hart. In de Nationale markt- en capaciteitsanalyse (Kamerstuk 31305, nr. 196) heb ik een analyse laten doen naar de verkeerskundige waarde van de A3. Uit deze analyse concludeer ik dat aanleg van de A3 niet nodig is. Verder onderzoek naar deze verbinding wordt niet geïnitieerd. Er is dan ook geen ruimtelijke reservering opgenomen.

13

Vraag:
Hoeveel geld is er beschikbaar voor openbaar vervoer in 2012 en tot en met 2015? Hoe verhoudt zich dat tot het geld dat beschikbaar is voor meer asfalt?

Antwoord:

Op de Rijksbegroting (Hoofdstuk A Infrastructuurfonds) zijn, conform de verantwoordelijkheidsverdeling, alleen rechtstreekse middelen voor Spoorwegen beschikbaar. Deze middelen voor Spoorwegen in 2012 betreffen € 2,4 miljard ten opzichte van € 2,5 miljard voor Hoofdwegen. Bij Spoorwegen is hier € 0,9 miljard beschikbaar voor aanleginvesteringen, voor Hoofdwegen is dit € 1,6 miljard. De totale budgetten voor de periode 2012 tot en met 2015 zijn respectievelijk € 10,0 voor Spoorwegen en €10,5 miljard voor Hoofdwegen; zie hiervoor ook de bijlage.

Naast de bovengenoemde rijksbudgetten zijn voor zowel wegen als het openbaar vervoer andere budgetten beschikbaar. Zo kunnen decentrale overheden een beroep doen op het subsidiebudget Regionaal/Lokaal (zowel voor wegen als openbaar vervoer) en ontvangen zij de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (in 2012 € 2 miljard, in de periode 2012 tot en met 2015 € 7,3 miljard). Tevens kunnen decentrale overheden middelen uit de algemene fondsen (Provinciefonds en Gemeentefonds) en andere ontvangsten inzetten voor zowel wegen als openbaar vervoer.

14

Vraag:
Wanneer ontvangt de Kamer het aangepaste voorstel voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarbij in ieder geval de punten zijn aangepast waarvan de Kamer heeft gezegd dat deze onacceptabel zijn, zoals onderdelen van de IJssellijn?

Antwoord:

Zoals toegezegd bij het Algemeen Overleg over de voorkeursbeslissing PHS (op 7 oktober en 4 november 2010) zal de Tweede Kamer medio 2012 een nieuw voorstel voor de goederenroutering worden voorgelegd. De stand van zaken omtrent de diverse studies naar aanleiding van de aangenomen moties, alsmede de beoogde trechtering van de alternatieven voor de goederenroutes in Oost Nederland (in plaats van de korte boog van Deventer) staan vermeld in de zesde voortgangsrapportage PHS van 10 oktober 2011 (Kamerstuk 32404, nr. 55).

15

Vraag:
Wanneer komt u met de voorstellen over verruiming van de mogelijkheden voor PPS (Publiek Private Samenwerking) zoals verwoord in het Regeerakkoord en de aanpassing van de begrotingsregels (comptabiliteitsregels) in dit kader?

Antwoord:

Er zijn al meerdere maatregelen in gang gezet om het PPS-potentieel zo veel mogelijk te benutten.

Ten eerste heb ik alle infrastructurele projecten die de komende jaren op het MIRT-programma staan bekeken op de mogelijkheid om deze in PPS uit te voeren. Dat heeft geleid tot een lijst van 32 infrastructurele projecten die de komende jaren voor PPS in de vorm van DBFM in aanmerking zouden kunnen komen. Deze lijst heb ik gepresenteerd bij de beleidsbrief Prioritering investeringen mobiliteit en water.

Ten tweede is op 27 oktober 2011 het PPS-loket geopend. Dit is een gezamenlijk loket met de markt met als doel overheids- en marktpartijen samen te brengen en over en weer

kennis te laten uitwisselen om zo te komen tot meer PPS projecten. Dit loket biedt ook aan andere overheden de kans om gebruik te maken van de bij het Rijk beschikbare PPS kennis.

Ten derde is een pilot gestart om institutionele beleggers meer te betrekken bij publiek private infrastructurele projecten door de mogelijkheid te bieden voor inflatiegekoppelde lange leningen in het project N33 Assen-Zuidbroek. De pilot moet inzicht geven of financiering via inflatiegerelateerde leningen naar de toekomst meerwaarde kan opleveren.

Het kabinet heeft in de begrotingsregels die bij Startnota zijn vastgesteld, vastgehouden aan het in een keer ten laste van de begroting brengen van pps. Dit omwille van het waarborgen van de ruimte in het Infrastructuurfonds voor toekomstige kabinetten. Ook is in de begrotingsregels gemeld dat, conform de voorgenomen wijziging in het regeerakkoord, de limiet van de toegestane uitgaven aan beschikbaarheidsvergoedingen in het Infrastructuurfonds van 10% naar 20% is verhoogd, wat een verruiming van PPS mogelijk maakt.

- 16 **Vraag:**
Welke plannen worden uitgewerkt voor de verbinding Arnhem-Emmerich? Gaat het hier om de in de regio gewenste regionale spoorverbinding? Hoeveel budget is hiervoor beschikbaar?

Antwoord:

Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen en hun Duitse partners Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en Nordrhein Westfalen, hebben de potentie van vier varianten beschouwd. De vervolgstap is nu om één of meerdere varianten verder uit te laten werken door DB Netz en ProRail. Vervolgens zal opdracht worden gegeven om de hieraan verbonden kosten scherp te krijgen via een business case. De uitkomst van deze businesscases zal naar verwachting in de loop van 2012 aan de Duits en Nederlandse bestuurders worden voorgelegd, met het oog op een vervolgstap in de ontwikkeling en eventuele realisatie van een treindienst Arnhem-Emmerich. Op de rijksbegroting is geen budget gereserveerd voor deze regionale verbinding.

- 17 **Vraag:**
Hoeveel budget is er voor de aanlegprojecten Kanaalzone Gent-Terneuzen en zeesluis IJmuiden gereserveerd, en voor welke jaren?

Antwoord:

Het rijksbudget voor de aanleg van een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden staat gereserveerd in de jaren 2025 – 2028. Uitgaande van het in 2009 met de regio overeengekomen convenant, kan worden gemeld dat de rijksbijdrage € 541,5 mln (prijsspeil 2007) is op een totaal benodigd budget van € 800,5 mln (prijsspeil 2007). Ten aanzien van het project kanaalzone Gent-Terneuzen zijn op dit moment nog onderhandelingen gaande met Vlaanderen. Gezien de daarmee gepaard gaande gevoeligheden en onzekerheden van het project, kan ik daar op dit moment geen uitspraken over doen.

- 18 **Vraag:**
Waarom wordt het voorstel voor ruimer openstellen van spitsstroken en plusstroken in het kader van Beter Benutten (Kamerstuk 32500-A, nr. 81) niet omgezet in het permanent openstellen (7 dagen per week, 24 uur per dag) van deze rijstroken?

Antwoord:

De afweging welke spitsstroken en plusstroken voor permanente openstelling in aanmerking komen, is gebaseerd op de aspecten verkeersveiligheid, snelheid en kosten. De onderzoeken hiervoor lopen nog. Ik verwacht eind 2011 hierover een besluit te nemen.

19 **Vraag:**
Wat is de mate van onzekerheid ten aanzien van de beoogde doelmatigheidswinst van 750 mln. vanaf 2020 als gevolg van het Bestuursakkoord water (Kamerstuk 27625, nr. 204)?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

20 **Vraag:**
Wanneer komt het wetsvoorstel over de waterschapsverkiezingen naar de Kamer?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

21 **Vraag:**
a. Waarom wordt er onder het hoofdstuk milieu over de klimaatverandering gesproken? b. Kunt u uitleggen wat u bedoelt met de doelen met betrekking tot milieu- en klimaatbeleid, waarover u helderheid wil verschaffen?

Antwoord:

a. Klimaatverandering leidt tot opwarming van de aarde en dat is een van de grootste milieuproblemen van deze tijd.
b. Het gaat hier om Europese doelstellingen die ik op een heldere en duidelijke manier wil doorvertalen naar Nederlands beleid. Met betrekking tot klimaat bestaat een heldere Europese doelstelling, namelijk 20% reductie van uitstoot van broeikasgassen in 2020 ten opzichte van 1990.

22 **Vraag:**
Op welke wijze wordt de uitstoot van broeikasgassen bij de productie van voedsel meegenomen in het nationale klimaatbeleid?

Antwoord:

Deze uitstoot, met name N₂O en CH₄ vindt plaats in de landbouwsector en hiervoor geldt het voor deze sector vigerende beleid. Met de landbouwsector is het innovatie- en actieprogramma schone en zuinige agrosectoren afgesproken. Zo probeert de melkveehouderij via vergisting van mest emissies terug te dringen en duurzame energie te produceren.

23 **Vraag:**
Welke afrekenbare doelstellingen worden er verbonden aan het plan om het bedrijfsleven het voortouw te geven om vooruit te komen in het milieu- en klimaatdossier?

Antwoord:

Internationale afspraken zoals de Europese doelstellingen zijn voor het kabinet maatgevend. Binnen de context van die doelstellingen is het de inzet 'koplopers' maximaal de ruimte te geven voor vernieuwende innovatieve investeringen. Daarbij past het niet afrekenbare doelstellingen hieraan te koppelen. Dit werkt eerder remmend dan stimulerend.

24 **Vraag:**
a. Is uit het voornemen van het kabinet het storten en verbranden van afval te

minimaliseren en het hergebruik van recycling te bevorderen af te leiden dat u de 'Ladder van Lansink' hanteert als uitgangspunt van het afvalbeleid? b. Welke relatie ligt er tussen het voornemen van het kabinet het storten en verbranden van afval te minimaliseren en het voornemen - zoals vastgelegd in het Belastingplan (Kamerstuk 33 003) - om de stortbelasting af te schaffen?

Antwoord:

a. De Ladder van Lansink stamt uit een in 1979 aangenomen motie en is sindsdien één van de uitgangspunten van het afvalbeleid. De ladder vormt de basis van de in 1994 in de Wet milieubeheer vastgelegde voorkeursvolgorde voor afvalbeheer.

b. In de brief 'Meer waarde uit afval' (Kamerstuk 30872, nr. 79) is aangegeven dat er voor meerdere afvalstromen een stortverbod wordt ingesteld. Daarmee wordt voorkomen dat er meer afval wordt gestort als gevolg van het wegvallen van de stortbelasting.

25

Vraag:

Hoe strookt het voornemen een CO2-reductieplan op te stellen in overleg met de glastuinbouwsector met de passage op pag. 147 waarin wordt beschreven dat de minister van EL&I verantwoordelijk is voor de reductie van CO2 in onder andere de glastuinbouw?

Antwoord:

De minister van EL&I is verantwoordelijk voor de reductie van CO2 in onder andere de glastuinbouw. Het CO2-sectorsysteem glastuinbouw is gebaseerd op de wet Milieubeheer die onder mijn verantwoordelijkheid valt.

26

Vraag:

Wordt bij de plannen voor de benutting van groen gas ook aandacht besteed aan de voor toegang op het net benodigde kwaliteit?

Antwoord:

In de "aansluit- en transportvoorwaarden gas" van de regionale netbeheerders (RNB's) staan de eisen geformuleerd waaraan gas moet voldoen om toegelaten te mogen worden tot het regionaal gasnet. In artikel 3.3.2. van deze voorwaarden is aangegeven dat de regionale netbeheerders voor de invoeding van groen gas in het net aanvullende voorwaarden mogen vaststellen. De reguliere "aansluit- en transportvoorwaarden gas - RNB" zijn vastgesteld door de NMa.

Momenteel werken de RNB's, verenigd in NetbeheerNL, aan een harmonisering van de voorwaarden voor de invoeding van groen gas. NetbeheerNL verwacht in het voorjaar van 2012 een voorstel bij de NMa neer te kunnen leggen. De NMa stelt de aansluit- en transportvoorwaarden pas vast als alle belanghebbenden geconsulteerd zijn via een inspraakronde.

27

Vraag:

a. Welk aandeel van de economische activiteit van Nederland wordt direct geraakt door de afspraken in de Green Deal (Kamerstuk 33043, nr. 1)? b. Welk percentage van het bedrijfsleven betaalt al in 2012 de volle prijs voor de CO2 verbonden aan haar activiteiten?

Antwoord:

a. De Green Deal, waarvoor de minister van EL&I primair verantwoordelijk is, stimuleert groene economische groei in Nederland. De Green Deal leidt tot meer duurzame energie, meer energiebesparing, efficiënter gebruik van grondstoffen, efficiëntere duurzame productieprocessen en meer elektrisch vervoer. Dit alles stelt bedrijven in staat doelmatiger te opereren, nieuwe producten in de markt te zetten en daardoor hun concurrentiekracht te versterken. Op dit moment is nog niet exact bekend welk deel van Nederlandse economische activiteiten direct worden geraakt door de afspraken in de Green Deal. Het PBL zal de effecten van de Green Deal voor eind 2011 in kaart brengen.

b. Het gaat hier om bedrijven die onder het Europese emissiehandelssysteem vallen. In 2010 zat van de totale Nederlandse uitstoot van broeikasgassen (CO₂ en overige broeikasgassen) 40% onder het Europese emissiehandelssysteem. De cijfers voor 2012 zijn uiteraard nog niet bekend, maar het percentage in 2012 zal naar verwachting niet sterk afwijken van het cijfer voor 2010. Na 2012 neemt het percentage bedrijven dat onder het emissiehandelssysteem valt toe, omdat de reikwijdte van het systeem uitgebreid wordt per 2013. Het PBL verwacht dat van de totale Nederlandse uitstoot in 2020, 53% onder het Europese emissiehandelssysteem zal vallen. Het gaat hier in grote mate om de sectoren industrie en elektriciteit.

28

Vraag:

a. In welke mate stemt Nederland de inspanningen voor het realiseren van duurzaamheidscriteria voor biomassa af met de andere landen van het pentalaterale overleg met het oog op een gelijk speelveld? b. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria voor biomassa, gaat het daarbij uitsluitend om vloeibare biomassa of moet hier ook de vaste biomassa onder worden verstaan? Waarom wordt nergens een relatie gelegd met de biobased economy?

Antwoord:

a. Nederland brengt in internationale overleggen in de EU en mondiaal in dat duurzaamheidscriteria voor biomassa voor energie en de biobased economy nodig zijn. Hiervoor wordt met gelijkgezinde landen, maar ook met landen die bezwaren hebben, in de EU en daarbuiten contact gezocht om te komen tot werkbare duurzaamheidscriteria en om een gelijk speelveld te bevorderen.

b. Bij de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria voor biomassa worden ook vaste en gasvormige biomassa als energiebron verstaan. Ten aanzien van dit onderwerp bestaat een relatie met de biobased economy. Zo werken het Ministerie van IenM, EL&I en BZ samen in het interdepartementale programma Biobased economy. In deze begroting staan specifiek de onderdelen benoemd waarvoor IenM in dat kader verantwoordelijk is.

29

Vraag:

Wat wordt er bedoeld met "Vorbereidingen voor een certificeringssysteem voor stallen, gericht op het beëindigen van de activiteiten van dit ministerie op dit gebied"?

Antwoord:

Momenteel vindt de beoordeling van de milieuprestaties van nieuwe stalsystemen en luchtwassers plaats onder de verantwoordelijkheid van de overheid. In het kader van de afslanking van de overheid bestaat het voornemen om dit technische werk niet langer binnen het ministerie van IenM uit te voeren, maar om dit te laten plaatsvinden via een in de markt te zetten certificeringssysteem .

30

Vraag:

Welke wetenschappelijke onderbouwing is er voor de zin "de productie en benutting van groen gas is goed voor het klimaat?" Is hierbij het vrijkomen van broeikasgassen bij de productie van de mest, inclusief de productie van het veevoer meegenomen?

Antwoord:

Groen gas heeft wel een CO₂ emissie, maar net als bij biomassa geldt dat dit zogenoemde kortcyclische uitstoot betreft waaraan een emissiefactor nul is gekoppeld. De ratio hierachter is dat in de bij de productie van groen gas gebruikte biomassa net zoveel CO₂ vastgelegd wordt als er vrijkomt bij de verbranding van groen gas. Bij het vervoer van de biomassa komt inderdaad fossiele CO₂ vrij. In het algemeen kan evenwel gesteld worden dat bij de inzet van groen gas, ten opzichte van een fossiele bron, CO₂-emissies vermeden worden.

De CO2-emissies worden toegerekend aan de producten en processen waarbij ze vrijkomen. De CO2-emissies van de productie van mest en van veevoer zijn daarom niet toe te rekenen aan groen gas.

31

Vraag:

a. Wat wordt bedoeld met de stelling dat waar mogelijk gewerkt wordt met financiële prikkels voor het klimaatbeleid? Betekent dit dat u verdergaande uitbreiding van bijvoorbeeld het emissiehandelssysteem ETS en verlaging van de emissieplafonds steunt? Zo nee, waarom niet? b. Welke extra financiële prikkels introduceert dit kabinet?

Antwoord:

a. Momenteel worden onder andere de energiebelasting en het ETS ingezet als financiële prikkels in het klimaatbeleid. Het huidige ETS-plafond wordt reeds elk jaar met 1,74 % verlaagd. Met het oog op de benodigde CO2-reductie na 2020 kijkt het kabinet naar mogelijkheden voor verbreding van het ETS. Het is daarbij van belang dat de concurrentiepositie van bedrijven die mondiaal concurreren gewaarborgd blijft.

b. In deze kabinetsperiode zal het CO2-sectorsysteem in de glastuinbouw worden ingevoerd. Dit is een eigen emissiehandelssysteem van de glastuinbouwbedrijven.

32

Vraag:

a. Hoe staat het met het beleid rond elektrisch rijden? Staan er al oplaadpaaltjes? Zo nee, waarom niet? b. Hoeveel euro aan inkomsten loopt de staat jaarlijks mis door belastingvoordelen op elektrisch rijden? c. Hoeveel euro aan subsidie wordt er jaarlijks uitgegeven aan elektrisch rijden en hoeveel zal dit in de toekomst jaarlijks zijn?

Antwoord:

Medio 2011 is het dossier elektrisch rijden overgegaan van het ministerie van IenM naar het ministerie van EL&I.

33

Vraag:

a. Is de opmerking dat u het startjaar van het emissiehandelssysteem ETS voor de luchtvaart begeleidt, nog steeds geldig, nu u in Europa zijn zorgen heeft geuit over een eenzijdige Europese invoering van ETS voor de luchtvaart, zoals door u aangekondigd tijdens het AO Milieuraad op 5 oktober jongstleden? b. Is het, na beraad op Europees niveau, duidelijk of 2012 wel of niet het startjaar van het ETS in de luchtvaart gaat worden?

Antwoord:

a. De verantwoordelijkheid van Nederland om het startjaar van het ETS voor de luchtvaart te begeleiden blijft onveranderd. De zorgen die er zijn over de mogelijke gevolgen en de internationale weerstand tegen het EU ETS voor de luchtvaart doen daar niets aan af. Met het oog op het behoud van het level playing field blijft het uiteindelijke doel het realiseren van een mondiaal systeem. De Europese Commissie heeft aangegeven in ICAO verband hiervoor te blijven pleiten. Het onderwerp staat voor november 2011 geagendeerd.

b. Europees beraad heeft niet geleid tot wijziging van de richtlijn. De startdatum voor het eerste handelsjaar van het ETS Luchtvaart is 1 januari 2012. Zoals ik al eerder heb aangegeven, is in alle landen sprake van geaccordeerde wetgeving. In december 2011 zal duidelijk worden wat het nader overleg binnen ICAO heeft opgeleverd.

34

Vraag:

a. Hoe krijgt de samenwerking vorm met het Ministerie van EL&I waar het gaat om het wegnemen van belemmeringen bij lokale klimaatinitiatieven? b. Op welke belemmeringen bij lokale klimaatinitiatieven richt de Lokale Klimaatagenda zich? Zijn deze belemmeringen van organisatorische, juridische of economische aard en zijn deze belemmeringen al geïnventariseerd? c. Op welke wijze ondersteunt u

gemeenten, provincies en waterschappen bij hun klimaatprogramma's? Hoeveel geld is hiervoor beschikbaar en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

a. Vanuit het netwerk rond lokale klimaatinitiatieven (LKA) zijn verbindingen gelegd, zowel tussen EL&I en IenM als tussen EL&I en lokale en regionale overheden. Zowel de LKA als Green Deal zijn instrumenten om belemmeringen weg te nemen waarbij de LKA een een beleidsmatige invalshoek heeft en de Green Deal meer op projectniveau georiënteerd is.

b. Met vertegenwoordigers van gemeenten, provincies en waterschappen zijn belemmeringen geïnventariseerd. Deze zijn zowel van organisatorische als juridische en economische aard.

Ondersteuning is gericht op realiseren, versnellen en opschalen van lokale en regionale klimaatinitiatieven. Instrumentarium dat hierbij ingezet wordt is onder meer kennisontwikkeling en -verspreiding, organisatievermogen en netwerkbenadering.

c. Er is voor 2012 € 855.000,- begroot onder artikel 53.08 (Tegengaan klimaatverandering).

35

Vraag:

Op welke wijze strookt de ontwikkeling van inkoopcriteria samen met het bedrijfsleven met de motie Van der Werf en Leegte over een raamwerk duurzaam inkopen (Kamerstuk 30196, nr. 129), waarin afstand wordt genomen van vastliggende criteria en gevraagd wordt om een raamwerk dat stuurt op doelen?

Antwoord:

Bij brief van 24 juni 2011 (Kamerstuk 30196, nr. 141) is het advies van VNO-NCW en anderen over duurzaam inkopen toegezonden aan de Tweede Kamer. In deze brief is aangegeven dat het advies aansluit bij genoemde motie en dat alle elementen van het advies in principe worden overgenomen. Het advies is grosso modo te zien als het bedoelde raamwerk en de ontwikkeling van inkoopcriteria zal in lijn daarmee verlopen.

36

Vraag:

Hoe zet u de (in)koopkracht van de organisaties die onder uw verantwoordelijkheid vallen in om duurzame productie te bevorderen? Hoe hoog is het bedrag dat in dit kader wordt ingezet?

Antwoord:

Onder mijn coördinerende verantwoordelijkheid hebben de gezamenlijke overheden een beleid voor duurzaam inkopen, gericht op het bevorderen van duurzame productie. Dit beleid richt zich op het volledige inkoopvolume van de overheden, hetgeen optelt tot ruim € 50 miljard per jaar. Ook andere sectoren kunnen het ontwikkelde instrumentarium toepassen, waardoor de inkoopkracht nog vergroot wordt. Uiteraard past ook het ministerie van I&M zelf dit beleid actief toe en speelt zij op bepaalde terreinen, zoals de grond-, weg- en waterbouw, een voorlopersrol.

37

Vraag:

a. Welke geslaagde projecten uit het Landelijk afvalbeheerplan 2 (LAP2) worden in 2012 nationaal ingezet? b. Kunt u voorbeelden noemen van niet-geslaagde projecten uit het Landelijk afvalbeheerplan 2 (LAP2)?

Antwoord:

a. Het hele programma loopt tot 2015. Er zijn meer dan 15 projecten succesvol uitgevoerd, die nu nationaal worden ingezet waaronder:

- Papier en karton: Ontwikkeling ketenstructuur grafische industrie door lokale samenwerking wat leidt tot een reductie van de milieudruk.

- Aluminium: Bij positief resultaat van het lopende vooronderzoek zal bij alle Nederlandse

afvalverbrandingsinstallaties meer aluminium uit de verbrandingsassen worden teruggewonnen.

- PVC: Meer recycling door verbetering van de inzamelstructuur.
- Grof huishoudelijk afval: Matrassenrecycling wordt bevorderd doordat gemeenten ingezamelde matrassen apart moeten gaan houden.
- Voedsel verspilling: Verminderen verspilling in de catering, grote cateraars zijn op basis van de onderzoeksresultaten bezig verspilling aan te pakken.
- Textiel: Verbetering inzameling textiel door samenwerking van inzamelaars en gemeenten met best beschikbare inzameltechnieken en verschillende communicatiemiddelen

b:

- Het landelijk voorschrijven van het gebruik van betongranulaat als grindvervanger in de productie van nieuw beton zou nu, zo bleek uit de levenscyclus analyse, geen verlaging van de milieudruk opleveren. Het huidige gebruik van betongranulaat in wegfundering heeft een even grote milieudruk. Op regionale schaal levert het gebruik van recycalaat wel milieuwinst op. Dit wordt ook al op beperkte schaal toegepast.
- In het ketenproject voor aluminium is het niet gelukt om de sector aan te zetten tot innovatie van de primaire productie van aluminium. Er is een groot verbeteringspotentieel aanwezig dat echter nog fundamenteel onderzoek vergt. De internationale samenwerking van de aluminiumbedrijven is beperkt en er bleek onvoldoende bereidheid en draagkracht bij de nationale spelers.

38

Vraag:

Kunt u aangeven wat de stand van zaken met betrekking tot de toezegging is, die in 2009 is gedaan, om te kijken naar de mogelijkheden om natuurlijke hulpbronnen te beschermen via een quotumsysteem? Kunt u daarbij aangeven welke mogelijkheden u ziet voor een quotumsysteem?

Antwoord:

Met deze vraag wordt gerefereerd aan Kamervragen van het lid Ouwehand, gericht aan de ministers van VROM, OS en LNV in april 2009. In de antwoorden op de gestelde vragen is toentertijd geen toezegging gedaan om te kijken naar mogelijkheden om natuurlijke hulpbronnen te beschermen via een quotumsysteem. Voor de uitgebreide beantwoording van deze Kamervragen verwijs ik u naar het Aanhangsel van de Handelingen nummer 2879.

39

Vraag:

a. Worden aanvullende maatregelen verwacht, nu de Algemene Rekenkamer begin oktober heeft aangegeven dat het gevoerde beleid met betrekking tot reductie van CO2 uitstoot onvoldoende effectief is en dat er twijfels zijn of de beoogde reductie van 20% in 2020 wordt behaald (Kamerstuk 33 016, nr. 2)? b. Waaruit blijkt dat het kabinet op koers ligt voor het halen van de CO2 doelen voor 2020? Ligt het kabinet ook op koers voor de lange termijn doelen?

Antwoord:

a. In de brief "Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020" die op 8 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (Kamerstuk 32813, nr. 1), worden resultaten van PBL-berekeningen gepresenteerd. Daaruit blijkt dat het CO2-doel naar verwachting gehaald wordt. Dit dankzij een combinatie van het al bestaande beleid en het voorgenomen beleid van dit kabinet.

Uit de doorrekening van het PBL van het kabinetsbeleid in het kader van de motie Halsema (Kamerstuk 30196, nr. 144) bleek opnieuw dat het Kabinet op koers ligt met betrekking tot de 2020 doelstelling.

b. Eind 2011 zal de Tweede Kamer de eerder toegezegde brief over de Europese Routekaart klimaat en de Nederlandse visie daarop ontvangen. Die heeft betrekking op de periode na het jaar 2020.

40 **Vraag:**
Hoe wordt doelmatigheid meegewogen bij de vorming van regionale uitvoeringsdiensten (RUD's)?

Antwoord:

Naast effectiviteit is doelmatigheid een belangrijke drijfveer bij de vorming van RUD's. Om de hardnekkige problemen bij vergunningverlening, toezicht en handhaving op te lossen is bundeling van kennis en kunde, samenwerking tussen de ketenpartners en een zekere mate van uniformering van optreden in verband met een level playing field noodzakelijk. De vorming van RUD's –bij voorkeur op het niveau van de veiligheidsregio's- wordt door IPO, VNG en Rijksoverheid gezien als de meest doelmatige aanpak. Dat wordt ook door het bedrijfsleven onderschreven.

41 **Vraag:**
Hoe definieert u 'kosteneffectiviteit' in het kader van klimaatbeleid? Welke periode hanteert u in dit verband?

Antwoord:

De kosteneffectiviteit is gedefinieerd in de publicatie "Kosten en baten in het milieubeleid - definities en berekeningsmethoden" (VROM, 1998, Publicatiereeks milieustrategie 1998/6). De periode waarin investeringen tot reducties verondersteld worden te leiden, verschilt per type investering. Zo hebben reductieprojecten van bouwtechnische aard (in gebouwen) een termijn van vijftientig jaar, terwijl bij electro-mechanische projecten gerekend wordt met een periode van tien jaar.

42 **Vraag:**
Wanneer acht u de klimaatconferentie in Durban minimaal geslaagd?

Antwoord:

In de brief aan de Tweede Kamer van 28 september 2011 (Kamerstuk 30495, nr. 13) ben ik reeds ingegaan op onderhandelingsinzet ten behoeve van de klimaatconferentie in Durban.

43 **Vraag:**
Is er sprake van een gecoördineerde Europese inzet ten aanzien van de VN-onderhandelingen inzake de nieuwe emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen?

Antwoord:

Er is inderdaad sprake van een gecoördineerde Europese inzet ten aanzien van de onderhandelingen om nieuwe emissieplafonds toe te voegen aan het Gotenburg Protocol. Dit protocol valt onder het Verdrag inzake Grensoverschrijdende Luchtverontreiniging over Lange Afstand. Deze coördinatie moet er toe leiden dat de plafonds die vanaf 2020 zouden moeten gelden, gebaseerd zijn op dezelfde uitgangspunten en dat de inspanningen die van de lidstaten worden verwacht kosteneffectief en haalbaar zijn. De Europese Commissie leidt dit proces inhoudelijk. Het Raadsvoorzitterschap – nu Polen – heeft als taak over de gecoördineerde Europese inzet consensus te bereiken.

44 **Vraag:**
Betrekt u de (scheidende) leden van de Adviesraad Gevaarlijke stoffen bij het opstellen van de eventuele nieuwe wetgeving ten aanzien van de bedrijven die onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen?

Antwoord:

De Adviesraad gevaarlijke stoffen (AGS) adviseert de regering gevraagd en ongevraagd over gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om advisering op strategisch niveau. Wanneer de AGS zal zijn opgeheven, wordt die strategische adviestaak overgenomen door de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur.

Omdat het geen onderdeel van de taak van de AGS of van vergelijkbare adviesorganen is om advies uit te brengen over concrete voornemens voor (wijziging van) regelgeving, zal nieuwe wetgeving op het gebied van het besluit risico 's zware ongevallen niet aan de leden van de AGS, of binnenkort, de RLI worden voorgelegd.

45

Vraag:
Krijgt de inspectie meer capaciteit voor versterking van het toezicht op grote risicobedrijven? Zo nee, waaruit bestaat dan de verbetering van het toezicht?

Antwoord:

In algemene zin geldt dat toezicht op risicobedrijven prioriteit houdt. Tijdens het Algemeen Overleg over vergunningverlening, toezicht en handhaving betreffende majeure risicobedrijven op 15 september 2011 heb ik toegezegd dat de Tweede Kamer in het najaar van 2011 geïnformeerd wordt over definitieve keuzes inzake de vorming van de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's). Daarbij zal ook worden ingegaan op de financiële plaatjes van de huidige en nieuwe situatie, de rol van de rijksinspectie en de aan het toezicht verbonden capaciteit.

46

Vraag:
a. Hoe groot moet de ambtelijke delegatie naar de wereldtop in Rio de Janeiro minimaal zijn (aantal meereizende ambtenaren)? b. Hoeveel kost het Nederland om aan de wereldtop in Rio de Janeiro mee te doen (incl. reis- en verblijfkosten) en zijn er nog extra kosten verbonden aan het feit dat Nederland leider is van de Europese delegatie? c. Betreft u de OESO, in verband met het door de OESO uitgevoerde onderzoek naar groene groei, bij het voorbereiden van de Nederlandse inbreng als Europese delegatieleider op het vlak van groene groei voor de topconferentie in Rio de Janeiro

Antwoord:

a. Er is geen minimum gesteld aan het aantal delegatieleden. Op een later tijdstip wordt de samenstelling van de delegatie bepaald, inclusief deelname van een bewindspersoon.

b. De invulling van de delegatie is nog niet bekend, en daarmee is er nog geen opgave van de kosten te geven. Er zal, als altijd bij de samenstelling van delegaties, scherp op worden toegezien dat Nederland op een efficiënte wijze wordt vertegenwoordigd. Nederland is geen leider van de Europese delegatie; die rol wordt vervuld door Denemarken. Nederland heeft de rol van lead country (dat wil zeggen penvoerder en coördinator bij de voorbereiding van documenten en standpunten) voor het onderwerp groene economie binnen de EU, maar daaraan zijn geen extra kosten verbonden.

c. Het OESO-onderzoek wordt meegenomen bij de formulering van het Nederlandse standpunt.

47

Vraag:
a. Hoe is bepaald welk aandeel Infrastructuur en Milieu in de rijksbrede problematiek en de dekking van de tegenvallers in de zorg zou hebben? b. Wat houdt rijksbrede problematiek precies in?

Antwoord:

a en b. De Rijksbrede problematiek bestaat enerzijds voor €200 miljoen uit de problematiek in de zorg (zie Miljoenennota 2012, op pagina 69) en anderzijds voor €150 miljoen uit diverse tegenvallers binnen de Rijksbegroting in enge zin. Beide soorten problematiek zijn als taakstelling naar rato van de omvang van de begroting verdeeld tussen de departementen.

48

Vraag:
Wat zijn de oorzaken van afwezigheid van beleidsdoorlichtingen in de programmering met betrekking tot de beleidsartikelen 60 (Leefomgevingskwaliteit), artikel 57 (Versterken van het internationale beleid) en artikel 51 (Optimalisering van de ruimtelijke afweging)? Kunt u toelichten waarom de vindplaats in de meeste gevallen niet is vermeld?

Antwoord:

In de tabel agendering beleidsdoorlichtingen zijn voor artikelen 57 (clean development mechanism) en artikel 60 (tegengaan geluidshinder) beleidsdoorlichtingen opgenomen. Voor artikel 51 is de geplande doorlichting "Doorlichting van de ruimtelijke afweging" niet uitgevoerd. De reden hiervoor is dat het beleid van de ruimtelijke ordening voor een belangrijk deel wordt gedecentraliseerd. Provincies en gemeenten krijgen meer de ruimte. Het Rijk richt zich op ruimtelijke belangen van nationale en internationale betekenis

49

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Kierbesluit Haringvlietsluizen?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

50

Vraag:

Blijft klimaatverandering nog steeds het thema na het herijken van de campagne "Nederland leeft met water"?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

51

Vraag:

a. Hoeveel wordt er bezuinigd in 2012 op het artikel Waterkwantiteit/Waterkwaliteit (art. 31.03)? Kunt u dit uitsplitsen naar de bedragen gerelateerd aan de oorspronkelijke artikelen? b. Op welke wijze bent u voornemens om de waterkwaliteit op het vereiste niveau te brengen? Welke invloed heeft de temporisering van de KRW-maatregelen hierop?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

52

Vraag:

a. Kunt u bevestigen dat er na 2020 nog geen uitgaven zijn opgenomen ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water (KRW) in de meerjarenramingen? Klopt het dat u tussen 2020-2027 jaarlijks 50 mln. aan besparingen ingeboekt hebt ten aanzien van uitgaven bedoeld voor de Kaderrichtlijn Water? b. Kunt u aangeven hoe de verwachte doelrealisatie voor de KRW in Nederland zich verhoudt tot de overige EU-lidstaten? c. Kunt u in een overzicht uiteenzetten hoe alle in de begrotingsstukken van 2011 geraamde uitgaven ten behoeve van de KRW per jaar tussen 2011 en 2027 zich verhouden tot de op dit moment geraamde uitgaven, en daarbij de percentuele bezuiniging aanduiden? d. Kunt u aangeven wat de effecten van de versoeringen in de maatregelen ten behoeve van het halen van de Kaderrichtlijn Water doelstellingen zijn voor het verbeteren van de waterkwaliteit van de Noordzee? e. Hoe waarborgt u dat het waterbeleid adequaat geïmplementeerd en uitgevoerd wordt door de andere waterbeheerders? Bent u in de laatste 10 jaar door de Europese Commissie in gebreke gesteld op terrein van de KRW of lopen er momenteel geschillen met de Europese Commissie? Zo ja, wat waren de redenen en wat zijn/waren de (financiële) consequenties daarvan? f. Hoe kan op basis van de begroting 2012

straks een oordeel gegeven worden over hoe efficiënt de maatregelen ten behoeve van de waterkwaliteit in Nederland worden uitgevoerd? Hoe waarborgt u de kwaliteit en juistheid van de gegevens voor de EU-rapportage voor de Kaderrichtlijn Water, gezien het feit dat er in de begroting 2012 geen indicatoren meer voor regionale wateren zijn opgenomen? g. Waarom legt de indicator over het aantal (KRW)-maatregelen van Rijkswaterstaat geen relatie meer met de kosten?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

53

Vraag:

Valt onder het ecologische monitoringsonderzoek naar de Noordzee ook het in kaart brengen van veranderingen in de toestand van de rode lijsten voor zover het deze soorten betreffen die in de Noordzee voorkomen?

Antwoord:

Over de onderdelen van de begrotingsstaat die betrekking hebben op water, zal de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu op 3 november 2011 separate schriftelijke vragen voorleggen. De inhoudelijke beantwoording van bovenstaande vraag wordt met de beantwoording van deze vragen meegenomen.

54

Vraag:

a. Wat is het effect van de kentekenplicht van snorfietsen en bromfietsen op de verkeersveiligheid? b. Wat zijn de voor- en nadelen van het feit dat snorfietsen in een aparte voertuigcategorie worden ondergebracht?

Antwoord:

a. Uit onderzoek van de SWOV is gebleken dat het voeren van een kenteken de handhaving door de politie eenvoudiger maakt. Omdat het kenteken is gekoppeld aan de tenaamgestelde, is het voor de politie beter mogelijk de verantwoordelijke aan te spreken op de staat van het voertuig en daarmee de verkeersveiligheid te bevorderen.

b. De Nederlandse regelgeving onderscheidt de snorfiets, de bromfiets en de motor van elkaar vanwege de verschillende snelheden waarmee gereden wordt. Dit bepaalt ook de plaats op de weg (fietspad of rijbaan) en de verschillende veiligheidseisen, zoals het al of geen helmplicht.

55

Vraag:

Kunt u nader onderbouwen op welke wijze met Rijksbeleid de veiligheid in het stads- en streekvervoer wordt gewaarborgd, te meer u stelt dat dit de verantwoordelijkheid is van decentrale overheden?

Antwoord:

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer en de zorg voor een sociaal veilig openbaar vervoer maakt daar onlosmakelijk deel van uit. Waar nodig zorgt het Rijk voor instrumentarium, zoals bijvoorbeeld de recente wetgeving ten aanzien van het reisverbod. Ook de monitoring van de ontwikkeling van de sociale veiligheid, waarvan de resultaten in de begroting zijn opgenomen, wordt op dit moment door het rijk gedaan. Als op basis van die gegevens er aanleiding voor is, dan zal ik daarover met de decentrale overheden in gesprek gaan.

56

Vraag:

a. Kunt u aangeven of in het herstel en voorkomen van vorstschade ook een snellere reparatie van het wegdek wordt meegenomen? b. Kunt u aangeven hoe herstel van vorstschade gecommuniceerd wordt aan de weggebruiker, zodat

schade aan voertuigen verminderd wordt?

Antwoord:

a. Ja. Indien vorstschade is opgetreden, streeft RWS ernaar om vorstschade zo snel mogelijk te verhelpen, waarbij hinder en schade voor de weggebruiker zoveel mogelijk wordt beperkt en de veiligheid wordt gewaarborgd. Bijvoorbeeld door tijdelijke reparaties of het plaatsen van waarschuwingen of instellen van snelheidsbeperkingen. Waar mogelijk wordt geprobeerd op een rustig moment te repareren. In veel gevallen is de vorstschade binnen een paar uur hersteld.

Ten aanzien van het voorkomen van vorstschade RWS hanteert een doelmatige onderhoudsstrategie waarbij een asfaltdeklaag wordt vervangen kort voordat ouderdom hinderlijk of onveilig wordt voor de weggebruiker. Daarmee wordt voorkomen dat asfaltdeklagen worden vervangen ruim voordat het einde van de levensduur is bereikt. Extreme omstandigheden zoals een strenge winter versnellen het slijtageproces soms tot vóór het geplande moment van vernieuwing van de deklaag. Dat is wat de afgelopen winters op een beperkt deel van het wegennet (zo'n 1,3% à 1,5% van het beheerde areaal) is opgetreden. Alternatief zou zijn om de deklagen eerder dan gepland te gaan vervangen maar dat zou niet kosteneffectief zijn. Met de huidige onderhoudsfilosofie met een beperkt risico op vorstschade houdt Rijkswaterstaat op de meest kosteneffectieve manier het wegennet in stand.

b. Wanneer als gevolg van afzettingen voor reparatie van het wegdek er een vertraging verwacht wordt van groter dan 10 minuten wordt de weggebruiker via verschillende media, de Landelijke Informatielijn 0800-8002, internet en borden langs en boven de weg geïnformeerd over de locaties waar de vorstschade is opgetreden. Ook bij duidelijk merkbaar steenverlies en diepe of grote kuilen wordt de weggebruiker hiervan op bovenstaande manier op de hoogte gesteld. Verder wordt door Rijkswaterstaat een persbericht verstuurd.

57

Vraag:

Uit welke bron komt de genoemde risico top 5 voor de Nederlandse binnenwateren?

Antwoord:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft sinds 2005 een viertal "Kennistafels" gehouden. Doel van deze kennistafels was het vaststellen van de belangrijkste veiligheidsrisico's in de binnenvaart. Aan de kennistafels heeft een brede vertegenwoordiging van zowel publieke als private partijen uit de binnenvaart deelgenomen: vervoerders, verladers, verzekeringsmaatschappijen, handhavers, opleidingsinstellingen en vaarwegbeheerders. Gezamenlijk zijn betrokken partijen het eens geworden over de punten die met prioriteit aandacht verdienen, de zogenaamde risico top 5.

58

Vraag:

Waarom is gekozen voor de streefwaarde van 115 significante scheepsongevallen voor 2015, aangezien in 2005 de score al ruim onder de streefwaarde zat?

Antwoord:

Het langjarig gemiddelde over de in de begroting genoemde periode 2004 – 2010 bedraagt 123 significante scheepsongevallen per jaar. Dit laat onverlet dat een individueel jaar – zoals 2005 – een afwijking kan vertonen ten opzichte van het langjarig gemiddelde. Zo'n jaar is echter niet representatief voor het werkelijke veiligheidsniveau en de daarop te baseren streefwaarden. Tegen deze achtergrond heeft het Comité Binnenvaartveiligheid geadviseerd om bij het bepalen van de streefwaarde uit te gaan van het langjarig gemiddelde aantal significante scheepsongevallen van 123. In aanvulling hierop acht het Comité Binnenvaartveiligheid het reëel om als streefwaarde voor 2015 uit te gaan van gemiddeld 115 significante scheepsongevallen per jaar. Dit advies is overgenomen.

59 **Vraag:**
Op welke gronden is er voor gekozen om de Galileo Supervisory Authority onder het artikel 33.03 Veiligheid Luchtvaart onder te brengen?

Antwoord:

De Galileo Supervisory Authority is onderdeel van de architectuur van het Europese systeem voor satellietnavigatie Galileo. Dit systeem zal in de toekomst bijdragen aan een grotere veiligheid in de luchtvaart

60 **Vraag:**
Wilt u toestaan dat het Havenbedrijf Rotterdam wil gaan experimenteren met beprijzing? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Van experimenten met beprijzing van hoofdwegen door derden is geen sprake. Van beprijzing in de vorm van tol is uitsluitend sprake bij nieuwe verbindingen, zoals ook is vastgelegd in het regeerakkoord en in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Over de wijze waarop de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal worden bekostigd, waarbij tol een mogelijkheid is, bericht ik u als ik een tracévoorkeur heb bepaald. Ik verwacht die voorkeur eind 2011 aan te kunnen geven.

61 **Vraag:**
Op welke wijze wordt er gestreefd naar een afname van de mobiliteit?

Antwoord:

In het beleid staat centraal dat mensen de vrije keuze hebben zich te verplaatsen. Het kabinet wil de verwachte vraag naar mobiliteit faciliteren en wil dat de bestaande infrastructuurcapaciteit zo efficiënt mogelijk wordt benut. In het kader van het programma Beter Benutten wordt gestreefd naar een betere spreiding over de dag in het gebruik van het gehele netwerk. Dit betekent vooral dat we de reiziger en vervoerder meer keuzes moeten bieden. Onder meer mogelijkheden om bijvoorbeeld het woon-werkverkeer buiten de spits af te leggen en beter geïnformeerd te zijn over de mogelijkheden op het moment van verplaatsen. Dit vraagt om een gezamenlijke, gerichte aanpak door rijk, regionale overheden en bedrijfsleven.

62 **Vraag:**
Op welke wijze wordt gewerkt aan filebestrijding middels mobiliteitsmanagement?

Antwoord:

In de gebiedspakketten van het programma Beter Benutten heb ik het regionale bedrijfsleven gevraagd om te komen met maatregelen die het gedrag van de werknemer/reiziger structureel veranderen. Mijn doel is daarover concrete afspraken te maken met het bedrijfsleven en de regio. De vorm waarin dit element in de gebiedspakketten is verwerkt en de verdeling van het beschikbare budget, wordt duidelijk na de besluitvorming over de gebiedspakketten. Daarnaast geeft het Platform Slim werken Slim Reizen, inclusief 50 werkgevers, een impuls aan het flexibel werken en flexibel reizen door werknemers; hierover heb ik u bericht in mijn brief van 14 juni 2011 over het programma Beter Benutten.

Zie ook het antwoord op vraag 65 IF.

63 **Vraag:**
Kunt u uitleggen hoe u het beoogde effect van beleid om reizigers en verladers meer keuzevrijheid in vervoerswijze te bieden wilt bereiken in de wetenschap dat er vanuit Europa een verplichte 'modal shift' wordt doorgevoerd, welke reeds voor de Maasvlakte 2 wordt gehanteerd?

Antwoord:

Nederland is voorstander van het optimaliseren van alle vervoersmodaliteiten, om zodoende de groeiende vervoerstromen duurzaam te kunnen accommoderen. De efficiëntie van het logistieke systeem is gebaat bij keuzevrijheid van het vervoer. De vrije interne EU markt heeft zich in dat opzicht voldoende bewezen. De Europese Commissie is voorstander van een vrijwillige modal shift zodat lidstaten alle ruimte houden om dit beleid te blijven voeren. Een voorbeeld hiervan in het goederenvervoer is de stimulering van inzet van efficiëntere voertuigen, hogere beladingsgraden en betere samenwerking in de logistieke keten onder andere door bevordering van synchromodaliteit. Voor de Maasvlakte 2 wordt door overheden en het havenbedrijf flink geïnvesteerd om dit mogelijk te maken. Het havenbedrijf maakt met nieuwe exploitanten afspraken over de benutting van binnenvaart en andere modaliteiten als verbinding naar het achterland.

64

Vraag:

Kunt u de verlaging van de budgetten voor netwerk spoor en netwerk decentraal openbaar vervoer toelichten (artikelen 34.03.01, 34.03.04, 34.04.08, 34.04.09)?

Antwoord:

Voor artikel 34.03.01 geldt dat de verlaging van het budget uitsluitend betrekking heeft op de centralisatie van het personeelsbudget op het nieuwe PenM-artikel 98.

Voor artikel 34.03.04 geldt dat naast de overheveling van het personeelsbudget, het budget terugloopt omdat het Actieplan Groei op het spoor een tijdelijk plan is dat uitgevoerd wordt in de periode 2008-2012.

Voor artikel 34.04.08 geldt dat naast de overheveling van het personeelsbudget de verlaging van het budget wordt verklaard door een combinatie van factoren. Enerzijds zijn de taken rond mobiliteitsmanagement versneld en anderzijds is er sprake van een structurele subsidietaakstelling op mobiliteitsmanagement en de fietsersbond.

Voor artikel 34.04.09 geldt dat naast de overheveling van personeelskosten de verlaging van het budget verklaard wordt door verschillende maatregelen. De kwaliteitsimpuls in het taxivervoer is afgerond en de gemeenten hebben ruimte gekregen voor eigen beleid met het inwerking treden van de taxiregelgeving in oktober 2011. Budgetten voor communicatie zijn gekort evenals bijdragen aan onder meer de KpVV-klantenbarometer en het OV-loket. Daarnaast wordt het budget voor WROOV afgebouwd in verband met het opheffen van het nationaal vervoerbewijs, waardoor een verdeelsysteem voor de opbrengsten van deze vervoerbewijzen niet meer nodig is.

65

Vraag:

a. Hoeveel extra budget wordt er vanaf 2012 uitgetrokken voor Beter Benutten (Kamerstuk 32500-A, nr. 81)? b. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de invulling van de budgetten van het programma Beter Benutten? c. Kunt u nauwkeurig aangeven uit welke maatregelen en projecten de 794 mln. voor Beter Benutten bestaat? Welk budget is per maatregel of project beschikbaar? Wat gaat in welke jaren naar Pijler 1: Maatwerk in gebiedspakketten Beter Benutten en wat naar Pijler 2: Maatregelen op nationale schaal? Kunt u, indien van toepassing, ook aangeven in welke regio deze projecten of maatregelen vallen? d. Kunt u aangeven hoeveel van de 794 mln. juridisch verplicht is? Hoeveel daarvan is beleidsmatig verplicht? Hoeveel daarvan is bestuurlijk gebonden? Hoeveel daarvan is complementair noodzakelijk en hoeveel is beleidsmatig nog niet ingevuld? e. Kunt u aangeven hoeveel van de 794 mln. bestemd is voor infrastructuur, mobiliteitsprojecten en hoeveel voor fiscale maatregelen? f. Kunt u aangeven hoeveel er is uitgetrokken voor de Rijksbijdrage voor fietsenstallingen in plaatsen die niet onder het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) netwerk of Openbaar Vervoer Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (OV SAAL) vallen? g. Kunt u aangeven hoe en in welke verhouding u de reservering voor beleidsmatig nog niet ingevulde bestedingen voor het programma Beter

Benutten gaat besteden aan de genoemde doelen (nationale maatregelen, uitvoering gebiedspakketten, onderzoek en communicatie)?

Antwoord:

a. In de brief aan de Tweede Kamer over Beter Benutten van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32500-A, nr. 81) is vermeld dat tot en met 2023 een bedrag van € 794 miljoen beschikbaar is voor het programma Beter Benutten, waarvan tot en met 2020 € 544 miljoen.

Daarbovenop ga ik uit van 30 tot 50% cofinanciering door de regio, afhankelijk van het type maatregel.

b. en c. In het bestuurlijk overleg MIRT zal in het najaar van 2011 besloten worden over de concrete invulling van de gebiedspakketten in de regio's. Daarbij gaat het zowel om de rijksbijdrage als om de regionale cofinanciering voor de gebiedspakketten. De Tweede Kamer wordt na het bestuurlijk overleg geïnformeerd over de invulling van het programma Beter Benutten. De verdeling van het rijksgeld vindt plaats op pakketniveau en wordt dientengevolge per regio zichtbaar.

d. Het budget van € 794 miljoen heb ik gereserveerd voor het programma Beter Benutten. In het bestuurlijk overleg over het MIRT in het najaar van 2011 maak ik met de regionale bestuurders afspraken over de inhoud van de gebiedspakketten, inclusief de bekostiging door Rijk en regio.

e. en f. De verdeling van het totale budget over de verschillende vormen van maatregelen, waaronder ook fietsenstallingen kunnen vallen, is afhankelijk van besluitvorming met betrekking tot de gebiedspakketten, zoals eerder aangegeven in het antwoord op de vragen 65 b en c. Binnen het totale budget van het programma zijn geen bedragen gereserveerd voor fiscale maatregelen, aangezien het uitgangspunt is dat deze budgetneutraal zullen plaatsvinden.

g. Zie het antwoord op de vragen onder b. en c.

66

Vraag:

Kunt u verklaren waarom het percentage trajecten waar de streefwaarde Acceptabele reistijd wordt gehaald in 2010 met 1% is afgenomen? Wat zijn uw verwachtingen voor 2011 en 2012?

Antwoord:

Het percentage trajecten met voldoet aan de streefwaarde voor acceptabele reistijden in de spits is afgenomen van 83,9% in 2009 naar 82,8% in 2010. Belangrijkste verklaring hiervoor is de groei van de files in Nederland met 7% in 2010. Werkzaamheden in 2010, voornamelijk gericht op wegverbredingen, hebben bijgedragen aan de groei van de files in dat jaar. Sinds 1 januari 2011 zijn veel van deze wegverbredingen gerealiseerd en zijn de files met 7% afgenomen (stand van zaken 1 oktober 2011). Voor heel 2011 en 2012 verwacht ik een verdere afname van de reistijdverliezen in files en daardoor een toename van het aantal trajecten met acceptabele reistijden.

67

Vraag:

Kunt u de belastinguitgaven 'Vervoer van personen' van 745 mln. in 2012 toelichten en specificeren? Wat is de oorzaak van de groei van deze post met 5 % per jaar?

Antwoord:

Op grond van een uitsplitsing van onderliggende CBS-gegevens Nationale Rekeningen is de grondslag voor de categorie vervoer van personen beschikbaar. De totale relevante grondslag in 2008 voor deze categorie bedraagt € 5.404 miljoen. Het jaar 2008 is voor Nationale Rekeningen een zogenoemd 'definitief' jaar.

Vervolgens is dit bedrag geïndexeerd met de groei/afname van de bestedingen in lopende prijzen, eveneens uit de Nationale rekeningen 2010. In 2010 bedraagt de grondslag voor de budgettaire derving 5.241 miljoen euro (voorlopig cijfer 2010). De budgettaire derving

is (19% - 6% =) 13% van de grondslag.

Voor het maken van ramingen van het budgettaire beslag van belastinguitgaven voor het jaar 2011 en latere jaren is gebruik gemaakt van een trendmatige ramingsmethode. De trend is gebaseerd op de definitieve realisaties over de periode 2001-2008. Hieruit blijkt dat deze belastinguitgave in deze periode gemiddeld met 4,6% per jaar is gegroeid. Op basis van deze trendmatige groei wordt uitgekomen op een derving van € 745 miljoen in 2012. In latere jaren wordt de groei van deze post dan ook op 4,6% per jaar gesteld.

68

Vraag:

Kunt u uiteenzetten waarom de streefwaarden voor de passeertijd sluizen is voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen gelijk aan 2011 en lager dan bijvoorbeeld 2010 zijn?

Antwoord:

De streefwaarde voor de passeertijd sluizen geeft aan wat in de betreffende jaren naar verwachting realistisch is gegeven de beschikbare budgetten en de realiseerbare onderhoudsplanning. Op basis daarvan is voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen deze streefwaarde in de periode 2010-2012 op respectievelijk 75% en 70% ingeschat. De uiteindelijk gerealiseerde passeertijd in een jaar kan afwijken van deze verwachte streefwaarde. In 2010 is 81% respectievelijk 88% van de schepen binnen de gemiddelde norm gebleven.

69

Vraag:

a. Kunt u aangeven hoe de aansturing van NS en ProRail wordt versterkt? Worden zowel de rol van concessieverlener als de rol van aandeelhouder versterkt, en zo ja hoe? Zo nee, waarom niet? b. Hoe wordt het functioneren van de Raden van Commissarissen van NS en ProRail beoordeeld qua systematiek en criteria en hoe is het oordeel daarover ten aanzien van het afgelopen jaar?

Antwoord:

In de brief van 27 januari 2011 (Kamerstuk 29984, nr. 255) inzake functioneren spoor ben ik uitgebreid ingegaan op de maatregelen die ik neem ter versterking van de aansturing van NS en ProRail. Dit naar aanleiding van de grote verstoringen afgelopen winter. In mijn brief van 14 maart 2011 (TK 29 984, nr. 261) heb ik vragen hierover van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu beantwoord. Daarin ben ik ingegaan op het profiel en de rol van de Raad van Commissarissen van ProRail en NS. Tenslotte heb ik de Tweede Kamer in mijn brief van 4 oktober 2011 (Kamerstuk 29984, nr. 271) nader bericht over de voortgang van de aanpak functioneren spoor.

Verder zal ik met de Tweede Kamer nog komen te spreken over de aansturing van ProRail en NS in het kader van de Tijdelijke commissie 'Onderhoud en innovatie spoor' en na het verschijnen van het rapport van deze commissie.

70

Vraag:

Kunt u aangeven of er serieuze concurrenten zijn die in staat zijn om in 2015 de beheerconcessie van ProRail over te nemen? Zo ja welke?

Antwoord:

Naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet is in het kabinetsstandpunt "Spoor in beweging" hierover van juni 2009 ProRail neergezet als de uitvoeringsorganisatie wat betreft het spoor. Daarmee ligt het in de rede dat de beheerconcessie ook na 2015 aan ProRail wordt verleend. Er is wat het kabinet betreft geen reden om dit uitgangspunt te veranderen.

71

Vraag:

Wanneer wordt het tweede fase Herstelplan Spoor opgeleverd? Klopt het dat maatregelen zijn uitgesteld van 2012 tot 2015? Zo ja, wat is hiervan de reden en wat betekent dit voor de reiziger?

Antwoord:

In 2003 is als einddatum voor oplevering van de projecten en maatregelen binnen het Programma Herstelplan Spoor 2e Fase eind 2012 vastgesteld.

De huidige stand van zaken:

- Projecten die deels zijn opgeleverd (Breda 3e perron, Schiphol Tunnelveiligheid en Schiphol Dynamisch Verkeersmanagement, Weesp Vechtbrug);
- Projecten worden deels opgeleverd eind 2012 (Amersfoort Vrije Kruising, Almere maatregelen i.v.m. opening Hanzelijn, Almere Centrum verlenging perrons, Breda geluidsschermen, Eindhoven Tongelre kleine infra-aanpassingen, Kijfhoek kleine-inframaatregelen, Tilburg bijdrage aan transferproject Tilburg, Zwolle aanleg 4e perron);
- Projecten die gereed komen na 2012: Den Bosch Vrije Kruising en aanpassing emplacement (2014), Eindhoven transfer (2015), Zwolle transfertunnel (2013), Geldermalsen vrijleggen Merwede Linge Lijn (start in 2015);
- Een aantal projecten is on hold gezet in verband met de ontwikkelingen op PHS en OV-SAAL: Amsterdam Vrije Kruising Transformatorweg, Amsterdam-Weesp seinverdichting, en Almere Poort inhaalsporen.

Latere oplevering van deze projecten leidt ertoe dat de reizigers op een later moment daarvan gebruik kunnen maken.

72

Vraag:

a. Kunt u aangeven welke concrete maatregelen u tot nu toe heeft genomen om een cultuurverandering bij ProRail en NS te realiseren, waarin daadwerkelijk de reiziger centraal staat? b. Kunt u aangeven op welke wijze u de cultuurverandering bij ProRail en NS wilt meten?

Antwoord:

a. In mijn brief aan de Tweede Kamer van 4 oktober 2011 (Kamerstuk 29984, nr. 271) heb ik de specifieke maatregelen genoemd met het oog op de focus op de reiziger in de cultuur van de organisaties.

Op verzoek van de Tweede Kamer naar aanleiding van deze brief zal ik een nader overzicht sturen van de maatregelen.

b. Een cultuurverandering moet tot in de vezels van de organisaties doordringen. Iedereen die in de spoorsector werkt, van directie tot werkvloer, zou zich bij elke grote of kleine beslissing moeten afvragen wat deze betekent voor de reiziger. Of dat gebeurt is mijns inziens maar voor een deel hard meetbaar te maken. Het klantoordeel over het functioneren van NS en ProRail is mijn belangrijkste meetinstrument. NS en ProRail hanteren beide in 2012 een KPI algemeen klantoordeel. Tevens heeft ProRail op zijn KPI topdashboard in het Beheerplan 2012 ook de KPI 'reizigerstevredenheid regionaal' opgenomen. NS hanteert al veel langer KPI's gebaseerd op klantoordelen. De cultuurverandering wordt ook zichtbaar in minder goed meetbare acties. Zo heeft NS voor alle leidinggevenden een handzame brochure gemaakt waarin NS medewerkers worden opgeroepen om alles op alles te zetten om de reiziger goed te bedienen en waarin alle wintermaatregelen worden beschreven. Ook binnen ProRail worden medewerkers beter geïnformeerd over de maatregelen die genomen worden om klaar te zijn voor de winter. Daarnaast heeft ProRail het 'medewerkerspanel' opgericht, waarmee ProRail de treinreiser-ervaringen van de eigen medewerkers optimaal wil benutten om zo de interne klantcultuur te verbeteren en om de dienstverlening van ProRail structureel te verbeteren.

73

Vraag:

Welke nieuwe toetreders zijn aangekondigd na de grote fusie in het streekvervoer die vorig jaar heeft plaatsgevonden?

Antwoord:

Vanaf december 2012 zal EBS Public Transportation BV de concessie Waterland in Noord-Holland rijden. Hiermee komt er een nieuwe toetreders op de Nederlandse markt van het regionaal OV.

74

Vraag:
Ziet u mogelijkheden om multimodaliteit te stimuleren door integratie van de OV-chipkaart en de tankpas?

Antwoord:

Naar ik veronderstel wordt met de tankpas een pas bedoeld zoals wordt verstrekt aan leaserijders, waarmee autobrandstof en andere aankopen bij pompstations worden betaald.

Op dit moment ligt de focus op de uitrol van de OV-chipkaart in het reguliere openbaar vervoer. De integratie van de functionaliteit van de OV-chipkaart en de functionaliteit van de tankpas zou een eventuele toekomstige ontwikkeling kunnen zijn. Vanzelfsprekend gelden hierbij allerlei bijbehorende voorwaarden.

75

Vraag:
a. Kan de regering aangeven welke informatie via het Nationale Data OV-gegevens (NDOV) en via de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) wordt verkregen en verstrekt? b. Welk deel van deze informatie kan niet via private initiatieven worden verkregen en verstrekt? c. Wat zijn de totale kosten voor het Rijk van respectievelijk NDOV en RDW in 2012 en de vier daarop volgende jaren?

Antwoord:

a. NDOV zorgt ervoor dat gegevens beschikbaar komen op basis waarvan informatie voor gebruikers geleverd kan worden voor reisadviezen (planner), actuele vertrektijden per halte/station en voor reisbegeleiding (PDA, smartphone). Het betreft dus gegevens voor statische (dienstregeling), dynamische (geplande wijzigingen op de dienstregeling, bijv routewijzigingen) en actuele aankomst- en vertrektijden per halte/station. Ook komen gegevens beschikbaar over ritprijs en toegankelijkheid. NDOV zal zorgen dat deze gegevens beschikbaar worden gesteld voor service providers die daar op hun beurt (bijvoorbeeld via websites of app 's) informatiediensten aan de klanten aanbieden. NDW verzamelt en verspreidt gegevens over de toestand op en van wegen in Nederland. Daarbij gaat het in de eerste plaats om actuele verkeersgegevens van circa 60% van het wegverkeer: snelheden, reistijden, verkeersintensiteiten en type voertuigen. In de tweede plaats gaat het om statusgegevens zoals filekenmerken, verstoringen, afsluiting of openstelling van wegdelen. Tenslotte betreft het statische gegevens, zoals de vaste maximumsnelheid, algemene en historische gegevens voor monitoring van het verkeer voor beleid, onderzoek en wegbeheer.

b. Voor de gegevens van het openbaar vervoer geldt dat het overgrote deel van de gegevens wordt gegenereerd door de vervoerbedrijven. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre zij en/of andere marktpartijen in staat zijn deze gegevens beschikbaar te stellen aan service providers.

Ten aanzien van wegverkeergegevens stellen de participerende overheden hoge eisen aan de beschikbaarheid en kwaliteit, noodzakelijk voor verkeersmanagement. Deze worden in opdracht van de overheden ingewonnen door marktpartijen en worden door de participerende overheden beschikbaar gesteld via NDW, zodat private service providers de data kunnen omzetten in verkeersinformatie. De meeste aanbieders van (gratis) reis- en verkeersinformatiediensten (zoals de VID en ANWB), nemen deze publieke data van NDW af tegen verstrekingskosten.

c. De totale kosten voor NDOV zijn afhankelijk van de mate waarin de markt zelf in staat is de gegevens beschikbaar te stellen. Begin 2012 is er zicht op de uitgaven voor 2012 en de jaren erna.

In de begroting van Rijkswaterstaat is voor 2012 circa € 9 miljoen gereserveerd voor de bijdrage aan NDW. Hierbij is € 1,3 miljoen gemoeid met overdracht van taken vanuit RWS.

76

Vraag:
Kunt u aangeven of middels het programma Ruimte voor de fiets ook betaalde fietsparkeervoorzieningen worden gefinancierd? Zo ja, kunt u dan aangeven welke bedrag hiermee gemoeid is?

Antwoord:

Vanuit het lopende programma Ruimte voor de Fiets (looptijd 1999-2012) is inmiddels circa € 100 miljoen van de €260 miljoen geïnvesteerd in de aanleg van bewaakte/betaalde fietsparkeervoorzieningen. Hiervan is circa € 30 miljoen besteed aan het plaatsen van fietskluizen. In het lopende programma zijn bij elk station zowel beveiligde als onbeveiligde stallingen voorzien. Zoals toegezegd in het algemeen overleg van 11 oktober 2011, zal ik de Tweede Kamer nog nader informeren over de besteding van de budgetten voor fietsparkeren bij stations, waarbij het eventuele stimuleren van het gratis beschikbaar stellen van stallingsplaatsen voor fietsers wordt gekoppeld aan de inzet van rijksmiddelen.

77

Vraag:
Kunt u een overzicht geven voor de jaren 2012 tot en met 2015 van de benodigde fietsparkeerplaatsen bij stations en de beschikbare capaciteit? Kunt u deze gegevens in ieder geval gespecificeerd geven voor de 20 drukste NS stations qua reizigersaantallen?

Antwoord:

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 28 juni 2011 (Kamerstuk 32404, nr.53) waarin het Nieuw actieplan fietsparkeren bij stations wordt geschetst, is tot 2020 een stevige impuls nodig voor fietsenstallingen. Voor de periode 2012 – 2015 zijn geen specifieke prognoses beschikbaar. Bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij stations wordt uitgegaan van prognoses voor het jaar 2020. Vanwege de doorlooptijd van enkele jaren voor aanleg van fietsparkeervoorzieningen – zeker als de plaatsen in gebouwde voorzieningen gerealiseerd moeten worden – is het alleen zinvol om met langetermijnprognoses te werken. Als met jaarlijkse – korte termijn - prognoses gewerkt zou worden, zou op het moment dat de voorziening daadwerkelijk in gebruik genomen wordt, onmiddellijk sprake zijn van een tekort.

Een nadere uitwerking en fasering op stationsniveau moet nog plaatsvinden. Actuele gegevens uitgesplitst naar de 20 grootste stations zijn dan ook nog niet voor handen. Wel kan globaal gesteld worden dat 90.000 van de 180.000 plaatsen op de grootste stations gebouwd moeten worden.

78

Vraag:
Bent u bereid in gesprek te gaan met gemeenten over de aanleg van gratis fietsenstallingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja. Tijdens het algemeen overleg Spoor van 11 oktober 2011 heb ik reeds toegezegd dat ik de Tweede Kamer hierover nader zal informeren.

79

Vraag:
Kunt u een overzicht geven van de subsidies die worden verstrekt vanuit beleidsartikel 35? Kunt u de verlaging van het budget voor Logistieke efficiëntie binnenvaart vanaf 2013 toelichten? Betekent dit dat alle subsidies voor de binnenvaartsector worden stopgezet? Zo ja, wat is daarvan de reden terwijl de subsidies voor logistieke efficiëntie voor andere modaliteiten wel doorlopen?

Antwoord:

Ik verwijs voor een overzicht van subsidies onder artikel 35 naar de Internetbijlage bij de begroting van hoofdstuk XII, nr. 3 op pagina's 103 en 104. Het verschil in bedragen die genoemd staan bij Logistieke efficiëntie binnenvaart is te verklaren doordat vanaf 2008 een eenmalige innovatie-impuls van € 10 miljoen aan het budget is toegevoegd. Deze impuls

liep tot en met 2011 met een uitloop in 2012. Feitelijk is hier dus geen sprake van een afbouw van het budget, maar van het beëindigen van een tijdelijke ophoging ervan.

80 **Vraag:**
Welke landen moeten wanneer het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) ratificeren?

Antwoord:

Het FABEC-verdrag moet worden geratificeerd door de zes staten die het verdrag hebben ondertekend, te weten België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Volgens de Single European Sky regelgeving moeten de functionele luchtruimblokken (FAB's) op uiterlijk 4 december 2012 geïmplementeerd worden. Dit betekent voor FABEC dat uiterlijk 31 oktober 2012 alle zes staten het verdrag moeten hebben geratificeerd, aangezien het verdrag in werking treedt op de eerste dag van de tweede maand nadat de laatste staat het FABEC-verdrag heeft geratificeerd.

81 **Vraag:**
Kunt u een toelichting geven op de prestatie 'Het herzien van EU-regelgeving (luchthaventarieven, grondafhandeling en slots)'? Wat gaat u hier concreet aan bijdragen?

Antwoord:

De Europese Commissie werkt aan een "Luchthavenpakket" (Airport Package), dat naar verwachting eind 2011 zal verschijnen. Waarschijnlijk zal dit pakket bestaan uit een beleidsdocument ("Mededeling") van de Europese Commissie met daarbij drie wetgevingsvoorstellen. Die betreffen de herziening van de wetgeving inzake slotallocatie, grondafhandelingsdiensten en de regels inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens. Mijn inzet is om actief bij te dragen aan de totstandkoming van de nieuwe regelgeving die, vooral wat betreft slotallocatie en geluidsrestricties, van belang is voor de realisering van de doelstellingen om de netwerkqualiteit te versterken in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. In dat kader is ook van belang dat de nieuwe EU-regelgeving voldoende ruimte geeft voor de invulling van ons selectiviteitsbeleid in lijn met de Alderstafel-afspraken.

82 **Vraag:**
Hoe staat het met de aansluiting van de Betuweroute op het spoor in Duitsland?

Antwoord:

Het Bundesministerie heeft aangegeven dat er eind 2012 (na afronding van de planprocedure) een definitieve planning voor de oplevering van het derde spoor wordt gemaakt. De Duitse partijen (Bundesministerie, NRW en DB Netz) willen eind 2011 afspraken maken over de financiering van het derde spoor.

Op 17 november 2011 spreek ik minister Ramsauer (Bundesministerie) en zal ik zowel de planning als de voortgang van de financieringsafspraken aan de orde stellen. Over de uitkomsten van dit gesprek zal ik de Tweede Kamer eind 2011 informeren in de tweede voortgangsbrief over de Betuweroute.

83 **Vraag:**
Hoe gaat u bijdragen aan de daadkracht op Europees en mondiaal niveau bij het vaststellen en handhaven van normstellingen voor voertuigen, lucht- en vaartuigen en de brandstofkwaliteit en wat zijn daarbij uw doelstellingen?

Antwoord:

Doelstelling van de internationale normstelling voor voertuigen, vaartuigen en luchtvaartuigen en hun brandstoffen is dat de uitstoot van schadelijke stoffen van deze bronnen zover wordt gereduceerd dat zij geen belemmering meer vormt om aan de milieukwaliteitseisen te kunnen voldoen. Nederland participeert actief in de Europese en mondiale gremia waar de normstelling voor voer- en vaartuigen wordt bepaald, en speelt

daarin vaak een initiërende en leidende rol.

Zo wordt voor de binnenvaart gewerkt aan aangescherpte emissienormen voor nieuwe motoren, die naar verwachting in 2016 in werking zullen treden. In aanvulling hierop heeft Nederland samen met Duitsland het initiatief genomen om, in overleg met andere binnenvaartlanden en de Europese Commissie, voorstellen te ontwikkelen om bestaande binnenvaartschepen versneld schoner te laten opereren.

Wat betreft luchtvaartuigen zijn de normstellingen voor brandstof (kerosine) onderworpen aan strenge eisen in verband met de veiligheid. In internationaal kader worden via de ASTM (American Society for Testing and Materials) kwaliteitseisen van kerosine en duurzame alternatieven zoals biokerosine bepaald. Nederland neemt in ICAO-kader deel aan de werkgroepen die zich momenteel buigen over een CO2-standaard voor vliegtuigen.

84

Vraag:

Houdt u naast de genoemde externe factoren ook rekening met het feit dat de technische winst ten aanzien van de prestaties van auto's veelal ten goede komt aan kenmerken als een hoger gewicht en motorvermogen en niet volledig aan efficiencyverbeteringen?

Antwoord:

De efficiëncynorm voor zowel personen- als bestelauto's is gebaseerd op gewicht, wat betekent dat een fabrikant die veel zware voertuigen verkoopt meer moeite zal moeten doen om de norm te halen. Fabrikanten van personenauto's moeten er voor zorgen dat in 2012 65% van hun verkochte voertuigen gemiddeld 130 gram CO2 per kilometer uitstoten, of minder. De CO2-norm voor bestelauto's treedt op 1 januari 2014 in werking.

Mogelijk heeft het feit dat de normstelling op gewicht is gebaseerd, bijgedragen aan de trend in de afgelopen twee à drie jaar, dat auto's steeds lichter worden. Dat tegelijkertijd het motorvermogen niet afneemt (of soms zelfs toeneemt) duidt op een verhoogde efficiency. Zolang fabrikanten de norm halen, staat het ze vrij om (een deel van) die efficiencywinst aan te wenden zoals het ze goeddunkt.

85

Vraag:

Welke onzekerheid hanteert u ten aanzien van de aan de EU-normering voor de uitstoot van auto's gekoppelde en geschatte winst in relatie tot de in artikel 36 genoemde beleidsdoelstellingen, gelet op de ervaringen in voorgaande jaren?

Antwoord:

Onzekerheid ten aanzien van voertuigemissies vloeit voort uit een mogelijk gat tussen praktijkemissies en de Euronormen. Onder meer via het steekproefcontroleprogramma worden de praktijkemissies van voertuigen gemeten. Binnen het NSL worden nieuwe inzichten uit de metingen aan voertuigen meegenomen in de jaarlijkse monitoringsronde. Indien nodig kunnen dan tijdig aanvullende maatregelen worden genomen. Daarnaast wordt de kennis die in Nederland met dit steekproefcontroleprogramma wordt opgedaan gebruikt om in EU-verband de normen voor voertuigen aan te scherpen en de representativiteit van de testmethode te verbeteren. Onder druk van Nederland en andere lidstaten die op dit terrein actief zijn, heeft de Europese Commissie het opheffen van de discrepantie tussen euronormen en praktijkemissies inmiddels hoog op de agenda staan. De verwachting is daarom gerechtvaardigd dat het probleem de komende jaren effectief wordt aangepakt, waardoor nieuwe tegenvallers voor het halen van de luchtkwaliteitsnormen zich niet meer zullen voordoen. De eerste metingen aan de praktijkemissies van Euro 6 auto's en Euro VI vrachtwagens bevestigen deze verwachting.

86

Vraag:

Zijn er ontsnipperingsknelpunten in de oude ecologische hoofdstructuur (EHS) die komen te vervallen met de herijking?

Antwoord:

Het Rijk en een onderhandelingsdelegatie van de provincies hebben een onderhandelingsakkoord gesloten over de decentralisatie van Natuur. De herijking van de Ecologische Hoofdstructuur is hier een onderdeel van. In 2012 zal elk van de provincies de

begrenzing van de nieuwe (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur binnen zijn grondgebied aangeven. Indien de herijking ook effect heeft op knelpunten van de oude Ecologische Hoofdstructuur zal ik u dat dan melden.

87

Vraag:
Wanneer verwacht u met zekerheid te kunnen spreken van een daadwerkelijke reductie in absolute zin van de bijdrage van het Nederlandse vervoer aan de internationale klimaatproblematiek?

Antwoord:

De Nederlandse vervoerssector is hard op weg om te verduurzamen. Dat bleek onder meer uit de Schoon en Zuinig rapportage aan de TK in het voorjaar van 2010 (Kamerstuk 31209, nr. 117). Monitorrapportages uit de sector zelf laten vergelijkbare beelden zien (zie o.a. de BOVAG/RAI Duurzaamheidsmonitor, september 2011). De huidige EU klimaatdoelstellingen (20 procent) worden gehaald. Zie voor meer informatie de 'Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020' (Kamerstuk 32813, nr. 1).

Wanneer en of de absolute bijdrage van het Nederlandse vervoer naar beneden gaat, hangt af van internationale en nationale doelstellingen voor de klimaatproblematiek, economische ontwikkelingen (die sterk bepalend zijn voor het volume van verkeer en vervoer) en technische innovaties in de sector verkeer en vervoer.

88

Vraag:
Ligt Nederland op schema om tijdig aan de EU-normen voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) te voldoen?

Antwoord:

Elk jaar ontvangt de Tweede Kamer actuele informatie over de voortgang via het monitoringsrapport, waarin een prognose is opgenomen voor het halen van de norm.

De Europese Commissie ontvangt elk jaar een rapportage over het afgelopen jaar, waaruit blijkt of in dat jaar aan de normen is voldaan.

In november 2010 is het monitoringsrapport 2010 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Daarin heb ik aangegeven dat met het huidige maatregelenpakket een groot deel van Nederland aan de normen zal voldoen, maar dat het op een aantal punten minder snel gaat dan verwacht.

Voor PM10 was er vooral in de nabijheid van veehouderijen nog sprake van overschrijdingen en voor NO2 gold dat door hoger uitvallende emissies van het vrachtverkeer de achtergrondconcentraties zijn gestegen waardoor met name in de grote steden knelpunten zichtbaar worden.

89

Vraag:
Op hoeveel plekken in Nederland ontstaan als gevolg van nieuwe infrastructuur of hogere snelheden tijdens deze kabinetsperiode nieuwe knelpunten ten aanzien van lokale luchtkwaliteit?

Antwoord:

In het NSL zitten alle projecten die gedurende de looptijd van het NSL in uitvoering worden genomen. Elk jaar blijkt uit de monitor of en waar er nieuwe knelpunten ontstaan. De resultaten van de laatste monitor worden in het najaar van 2011 naar de Tweede Kamer gestuurd.

De effecten van het groeiende hoofdwegennet zijn dus meegenomen in het NSL. Elk jaar wordt via de meldingsprocedure een actualisatie doorgevoerd van het hoofdwegennet, en waar dat leidt tot nieuwe overschrijdingen worden extra maatregelen getroffen. Omdat dit gaat om lokale effecten gaat het hier om lokale maatregelen in de vorm van schermen. Uiteindelijk zullen de effecten van verkeer verminderen door verschonen van het wagenpark. Het NSL bevat generieke maatregelen die leiden tot versnelde verschoning van het wagenpark.

Conform de spelregels van het NSL, die projecten en maatregelen meeneemt nadat hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden de effecten van de snelheidsverhoging zichtbaar in de volgende versie van de monitor, die de Tweede Kamer in 2012 ontvangt. Ik informeer de Tweede Kamer in het najaar van 2011 over de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging en zal daarbij inzicht verschaffen in de effecten op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid.

90

Vraag:

Hoe verhouden de operationele doelstellingen van het artikel Leefomgeving Hoofdwegen (art. 36.01) zich tot het verhogen van de maximumsnelheid op snelwegen naar 130 km/u? Wat is het effect van het verhogen van de maximumsnelheid op de haalbaarheid van de operationele doelstellingen van het voornoemde artikel?

Antwoord:

Zoals aangegeven in het Regeerakkoord en nader uiteengezet in mijn brieven van 11 februari 2011 en 28 februari 2011 (Kamerstuk, 32646, nr. 1 en 3 herdruk), vormen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder en de beleidsmatige doelstellingen voor klimaat en verkeersveiligheid de randvoorwaarden voor de snelheidsverhoging. Met het stellen van deze randvoorwaarden zijn de operationele doelstellingen voor het artikel Leefomgeving Hoofdwegen geborgd.

Ik informeer de Tweede Kamer in het najaar van 2011 over de landelijke uitrol en zal daarbij ook inzicht verschaffen in de effecten op de doorstroming, de luchtkwaliteit, de geluidproductie, natuur, klimaat en verkeersveiligheid.

91

Vraag:

Op welk moment kan eventueel besloten worden tot aanvullende maatregelen, mocht het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onvoldoende effect sorteren?

Antwoord:

Aanvullende maatregelen kunnen op elk moment worden toegevoegd aan het NSL via de meldingsprocedure. Als uit de monitoring blijkt dat extra maatregelen gewenst zijn zorgen NSL partners er gezamenlijk voor dat die maatregelen tijdig worden genomen. Die maatregelen kunnen door verschillende overheden worden genomen (rijk, provincie, gemeente).

92

Vraag:

Zijn er schattingen van de gezondheidswinst van het eerder oplossen van de knelpunten uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)?

Antwoord:

Het MJPO is een meerjarig programma gericht op het verbinden van natuurgebieden in de ecologische hoofdstructuur, die als het ware zijn 'doorknipt' door Rijksinfrastructuur. De verspreiding en het voortbestaan van dieren en planten wordt daarmee bevorderd. Een direct effect op de gezondheid van mensen is niet onderzocht en lijkt ook niet aannemelijk.

93

Vraag:

Geldt het stimuleren van de aanleg van vulpunten voor LNG (vloeibaar aardgas) onder het punt duurzame binnenvaart enkel voor de binnenvaart?

Antwoord:

De Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart is primair gericht op de binnenvaart. In de regeling is wel aangegeven dat een vulpunt, dat eveneens toegankelijk is voor het wegverkeer, bij gelijke geschiktheid prioriteit krijgt.

94 **Vraag:**
Wanneer verwacht u dat de gevolgen van de afspraak uit het regeerakkoord dat de taken van het KNMI nader zullen worden gezien en eventueel worden geprivatiseerd in kaart zijn gebracht? Welke gevolgen heeft dit voor de onderhavige begroting?

Antwoord:

Ik verwacht de Tweede Kamer in het voorjaar van 2012 te informeren over de gevolgen van de afspraak uit het regeerakkoord. Zie ook brief van 26 september 2011 (Kamerstuknummer 32379, nr. 7). Voor de onderhavige begroting heeft dit nog geen gevolgen.

95 **Vraag:**
Wat is de definitieve benaming van de inspectie die ontstaat uit de samenvoeging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie, gelet op het feit dat deze inspectie in de begrotingsstaat onder artikel 38 wordt aangeduid als de Inspectie Leefomgeving en Milieu, en in de memorie van toelichting (pagina 119) als de Inspectie Leefomgeving en Transport)? Staat in artikel 38 milieu of transport centraal? Wat zijn de onderliggende operationele doelen?

Antwoord:

De definitieve benaming van de inspectie die ontstaat uit de samenvoeging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie is de Inspectie Leefomgeving en Transport. In de genoemde begrotingsstaat is abusievelijk een onjuiste naam vermeld. De onderliggende operationele doelen kunnen worden samengevat als het bevorderen van de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van leefomgeving en transport door het houden van toezicht.

96 **Vraag:**
Gelden voor de Inspectie Leefomgeving en Transport indicatoren of kengetallen? Zijn de meldingen onder 'indicatoren' voor de zeven domeinen (aantallen voor vergunningen, inspecties, audits, convenanten en ongevalsonderzoeken) streefcijfers? Zijn het wettelijke normen? Zijn het kengetallen?

Antwoord:

De genoemde aantallen vergunningen zijn schattingen, gebaseerd op ervaringscijfers uit eerdere jaren (kengetallen). De uiteindelijke realisatie is afhankelijk van het aantal daadwerkelijk aangevraagde en verstrekte vergunningen; de inspectie heeft daar geen invloed op. De aantallen inspecties, audits en convenanten betreffen vrijwel allemaal streefcijfers (indicatoren) en zijn niet gebaseerd op wettelijke normeringen, met uitzondering van een deel van het aantal weg- en scheepvaartinspecties, dat wel internationaal genormeerd is. Het aantal ongevalsonderzoeken betreft geen streefcijfer, maar een schatting (kengetal). Dit aantal is afhankelijk van het aantal ongevallen en de beschikbare capaciteit.

97 **Vraag:**
a. Wat verstaat u onder nationale coördinatie dan wel verantwoordingsverplichting richting de Europese Unie ten aanzien van internationale milieuregelgeving? Wat moet u daarvoor weten en doen? b. In welk opzicht verschilt de nationale coördinerende bevoegdheid van de minister van Infrastructuur en Milieu op het terrein van milieu met die van het beleidsterrein van transport?

Antwoord:

a. Bij de ontwikkeling van internationale milieuregelgeving trekken de EU-lidstaten veelal en bij voorkeur gezamenlijk op. De EU is partij bij verdragen waaruit internationale milieuregelgeving voortvloeit. Bij een aantal verdragen rapporteert de EU namens de lidstaten over de verplichtingen die voortvloeien uit deze verdragen. De lidstaten

rapporteren op hun beurt aan de EU over de status van het behalen van de doelstelling op nationaal niveau. In dit kader behelst coördinatie van de Nederlandse inbreng het verzamelen, afstemmen en rapporteren van deze gegevens aan de EU.

b. Er is geen verschil tussen de terreinen van milieu en transport ten aanzien van de nationale coördinerende bevoegdheid dan wel de verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale regelgeving.

98

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor inspectie van milieuregels, welke prioriteiten worden daarin gesteld, en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

Voor het begrotingsjaar 2012 is een budget van € 25,5 miljoen beschikbaar voor de inspectie van milieuregels. De navolgende prioriteiten zijn gesteld:

De prioriteiten binnen het domein risicovolle bedrijven betreffen:

- Nucleair en straling
- Veiligheid mens en omgeving (toezicht defensie-inrichtingen, externe veiligheid, buisleidingen, genetisch gemodificeerde organismen, security kunstmest en chemie)
- Nationale en Europese verplichtingen (luchtemissies, energie-gebruik, bedrijven met risico's voor externe veiligheid)

De prioriteiten binnen het domein risicovolle stoffen en producten betreffen:

- Afval (EVOA, productbesluiten, ecodesign richtlijn)
- Milieugevaarlijke stoffen (asbest, biociden, REACH, ozonlaag- afbrekende stoffen, brandstoffen)
- Explosiegevaarlijke stoffen (vuurwerk, wet explosieven voor civiel gebruik)

De prioriteiten binnen het domein water en bodem betreffen:

- Oppervlaktewater, drinkwater en bodem

Voor een uitvoerige beschrijving van bovengenoemde prioriteiten wordt verwezen naar beleidsartikel 38 van de begroting I&M.

99

Vraag:

Kunt u uitleggen op welke wijze invoering van de Boordcomputer Taxi bijdraagt aan de naleving van de rij- en rusttijden en het overschrijden van de maximumtarieven?

Antwoord:

De boordcomputer taxi registreert arbeid- en rusttijden betrouwbaarder dan de huidige handmatige werkwijze. Het plegen van fraude wordt bemoeilijkt en is door de Inspectie Leefomgeving en Transport eenvoudiger op te sporen. De boordcomputer maakt het mogelijk om een betrouwbaar beeld van de naleving van de wet- en regelgeving door ondernemers te krijgen. De Inspectie heeft voor de boordcomputer taxi een handhaving- en boetebeleid opgesteld, waardoor ondernemers met een laag nalevingniveau meer toezichtdruk zullen ervaren en ondernemers met een hoog nalevingniveau juist minder toezichtdruk.

De boordcomputer taxi registreert geen tarieven, maar rij- en rusttijden en ritgegevens. De tarieven worden berekend door de taxameter. Overschrijding van het maximumtarief is daarmee ook geen onderdeel van de registratie van de boordcomputer taxi.

100

Vraag:

Kan uit de resultaten van de bedrijfsinspecties naar realisatie van hergebruikdoelstellingen van onder andere elektronica afval worden afgeleid dat hiermee export van dit afval naar bijvoorbeeld ontwikkelingslanden wordt voorkomen of afneemt?

Antwoord:

Ja, naarmate de producentenorganisaties meer elektronica-afval inzamelen en recycleren, neemt de hoeveelheid van dat afval dat in handen kan raken van illegale exporteurs af. De stijging van de hoeveelheid door Wecycle ingezameld afval draagt daarom bij aan de aanpak van deze illegale stroom.

Signalen van handelaren over een aanbodddaling van elektronica-afval en de daling in de hoeveelheid aangetroffen illegaal Nederlands elektronica afval vormen indicaties dat de handhavinginspanningen, gericht op beperking van de elektronica-afvalstroom uit Nederland, vruchten beginnen af te werpen. Door het illegale karakter blijft het echter lastig om harde uitspraken te doen over de exacte omvang van deze stroom.

101

Vraag:

Hoe wordt bij de toetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport van aanvragen bij AgentschapNL/Bodemplus voor een erkenning, rekening gehouden met het mogelijk veranderen van een naam bij een handhavingverleden om zodoende toch een erkenning te krijgen

Antwoord:

Bij een aanvraag om een erkenning wordt gelet op relevante overtredingen die zijn begaan door de aanvrager (veelal een rechtspersoon) of de bestuurder(s) van deze rechtspersoon. Daarbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat de naam van de aanvrager of de bestuurder(s) is veranderd door controle van een uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel voor zowel de rechtspersoon als de bestuurder. Als een bestuurder met een bezwarend handhavingverleden een nieuwe rechtspersoon opricht, blijkt dat uit deze controle en wordt het handhavingverleden betrokken bij de aanvraag.

102

Vraag:

Hoe worden de decentrale overheden geacht de mobiliteitsgroei als gevolg van de investeringen in rijksinfrastructuur op het onderliggend wegennet en in het regionale openbaar vervoer te faciliteren nu er wordt bezuinigd op de BDU?

Antwoord:

Indien mobiliteitsgroei - als gevolg van investeringen in de hoofdinfrastructuur - leidt tot verkeer- en vervoerproblemen in een regio dan is de betreffende decentrale overheid verantwoordelijk voor het oplossen daarvan. De decentrale overheden hebben hiervoor eigen middelen ter beschikking, naast het door het rijk beschikbaar gestelde BDU-budget. De decentrale overheden zullen bij een beperking van hun budget prioriteiten moeten stellen gezien de omvang van het budget en/of op zoek moeten gaan naar kosteneffectievere of innovatieve oplossingen voor de eventuele verkeersproblemen in de regio. Dat kan bijvoorbeeld door de inzet van benuttingsmaatregelen of door een herbezinning op het OV-netwerk.

103

Vraag:

a. Kunt u onderbouwen waarom het schrappen van regels en bedrijven, overheden en burgers jaarlijks 650 mln. kan schelen? b. Welk belang hecht u aan het inspraakrecht van burgers? Op welke wijze wordt dit meegenomen in de herziening van het omgevingsrecht? c. Welk deel van genoemde 650 mln. wordt bepaald door vereenvoudiging van het omgevingsrecht? Kunt u dit bedrag uitsplitsen en hierbij ook aangeven ten goede van wie deze besparing zal komen? d. Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de eerder in de Beleidsbrief Eenvoudig Beter (Kamerstuk 31953, nr. 40) genoemde besparing van € 600 miljoen? e. Wanneer verwacht u deze besparingen te hebben gerealiseerd? f. Is in de begroting rekening gehouden met een kostenstijging door de implementatiekosten en de frictiekosten? g. Worden de financiële consequenties van de nieuwe wet systematisch in kaart gebracht? Zo ja, zijn de decentrale overheden daar ook bij betrokken als maker van een groot deel van de ruimtelijke plannen?

Antwoord:

a. Volgens de Kamerbrief en onderzoeksbijlage (Kamerstuk 31757, nr.2) wordt uitgegaan van circa € 65 miljard als investeringsvolume (basisjaar 2007). Bij berekening van de genoemde € 650 miljoen is ervan uitgegaan dat een besparing op dit investeringsvolume mogelijk is van 1% (namelijk 10% besparing op 10% plankosten).

b. Ik hecht een groot belang aan inspraakrecht van burgers. In de beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 28 juni 2011 (Kamerstuk 31953, nr. 40) heb ik als één van de doelen van de vernieuwing van het omgevingsrecht het realiseren van snellere en beter besluitvorming (Elverding) genoemd. De kwaliteit van de voorbereidingsfase van projecten speelt daarbij een belangrijke rol, waarin serieuze publiekparticipatie één van de aspecten is die de kwaliteit en het draagvlak vergroten. Deze principes zal ik ook zelf toepassen door het voorontwerp p van het wetsvoorstel Omgevingswet breed in consultatie te brengen.

c. Ik heb in de beleidsbrief van 28 juni 2011 aangegeven dat de besparing van € 650 miljoen euro gekoppeld is aan het programma 'vereenvoudiging omgevingsrecht'. Dit bedrag bestaat uit een besparing op plankosten, waaronder de inzet van eigen personeel, adviseurs, architecten, juridische kosten, onderzoekskosten en rentekosten (procedurele versnelling), maar ook een besparing op bijvoorbeeld nalevingkosten. Volgens de bovengenoemde aannames slaat circa € 50 miljoen naar bij het Rijk, circa € 100 miljoen euro bij andere overheden en circa € 500 miljoen euro bij burgers en ondernemers.

d. Het besparingspotentieel geldt zowel voor het Rijk (€ 50 miljoen), als voor burgers en ondernemers en andere overheden (samen € 600 miljoen). In de genoemde beleidsbrief is deze € 50 miljoen euro apart in de voetnoot op dezelfde pagina benoemd.

e. De besparing van € 650 miljoen euro is de doelstelling van het programma. Vanaf het moment dat de Crisis- en herstelwet permanent is gemaakt en als de Omgevingswet in werking is getreden, zullen de besparingen oplopen. Het streven is om deze doelstelling volledig te hebben gerealiseerd als de implementatie van het vernieuwde omgevingsrecht volledig is afgerond.

f. In de begroting is geen rekening gehouden met deze kosten, omdat vereenvoudiging van het omgevingsrecht juist tot een besparing zal leiden. Eventuele incidentele kostenstijgingen worden op termijn weer via besparingen terugverdiend. Ik heb in de beleidsbrief van 28 juni 2011 reeds aangegeven dat ik de komende tijd in overleg met alle belanghebbende een invoeringsprogramma ga ontwikkelen.

g. Zoals aangegeven in de beleidsbrief van 28 juni 2011 zal ik voor elk wetsvoorstel dat ik in het kader van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht de financiële en economische effecten voor burgers, ondernemers en overheden laten onderzoeken. De gebruikelijke onderzoeken naar administratieve lasten voor burgers en ondernemers en de bestuurlijke lasten van alle overheden in het kader van artikel 2 uit de Financiële verhoudingswet maken daar onderdeel van uit.

104

Vraag:

a. Welke financiële gevolgen heeft het beleid zoals geschetst in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (SVIR)? b. Waar zijn de wijzigingen ten opzichte van het bestaande beleid in de begroting terug te vinden, zo lang de uitvoering van de Structuurvisie nog niet (geheel) is gerealiseerd? c. Worden deze wijzigingen uiteindelijk vertaald in de begroting naar controleerbare prestatie-indicatoren? Zo ja, welke? d. Kan de Amvb Ruimte tot planschadeverzoeken leiden? Zo ja, wie is financieel verantwoordelijk voor planschade die voortkomt uit de AMvB ruimte? e. Indien het rijk hiervoor verantwoordelijk is, hoe is dit dat terug te vinden in de begroting? f. Vloeien er bestuurlijke lasten voort uit de AMvB ruimte? Zo ja, hoe is dit dat terug te vinden in de begroting? g. Welke financiële gevolgen heeft het beleid zoals geschetst in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte voor gemeenten en provincies nu veel taken en bevoegdheden aan hen worden

overgedragen?

Antwoord:

a. Voor het beleid in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de huidige financiële kaders randvoorwaardelijk. De financiële doorvertaling van opgaven worden op projectniveau binnen het MIRT zichtbaar gemaakt. Voor het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening zijn de financiële gevolgen onder te verdelen in bestuurlijke lasten en planschade. Zie daarvoor het antwoord onder f.

b. De acties in de begroting worden benoemd op basis van het beleid in de SVIR. Na vaststelling van het ontwerp kiest het Rijk er voor om conform de beleidslijnen hiervan te gaan werken. De concrete verschillen tussen het bestaande beleid en het beleid uit de SVIR zijn verwoord in bijlage 2 van de SVIR.

c. Na definitieve vaststelling van de SVIR wordt bekeken hoe de begrotingsartikelen inclusief prestatie indicatoren moeten worden aangepast.

d. Ik verwacht niet dat de AMvB Ruimte tot planschadeverzoeken zal leiden, omdat ik bij de formuleringen van deze AMvB hiermee rekening heb gehouden. Daarnaast geef ik met de AMvB Ruimte juist meer ruimte aan decentrale overheden doordat bestaande regelgeving verval. Mocht er desondanks planschade worden geconstateerd dan zal ik, als verantwoordelijk minister voor de AMvB Ruimte, eventuele financiële gevolgen bij de beleidsverantwoordelijk bewindspersoon leggen.

e. Eventuele planschade moet worden opgevangen binnen de bestaande budgetten van de beleidsverantwoordelijke bewindspersoon.

f. Voor het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening zijn de bestuurlijke lasten en financiële gevolgen beperkt. Dit is uitgangspunt geweest bij het opstellen van de regelgeving.

g: In de SVIR vindt geen decentralisatie, maar deregulering van taken plaats. Daarom worden in de begroting geen middelen overgedragen. Provincies en gemeenten moeten bekijken of en hoe ze deze taken oppakken binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden.

105

Vraag:

a. Bent u bereid aanvullend beleid te ontwikkelen om de bouw van varkensflats en andere megabedrijven op het platteland te voorkomen? b. Kunt u aangeven welke gevolgen de bouw van megastallen in ruimtelijk opzicht zullen hebben voor het landschap, welke milieu- en gezondheidsgevolgen te verwachten zijn en hoe deze schaalvergroting in de agrarische sector zich verhoudt tot ruimtelijke en milieudoelstellingen?

Antwoord:

a. Ik zie geen noodzaak om daarvoor aanvullend beleid te ontwikkelen. Het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied is reeds lange tijd belegd bij de provincies en gemeenten. Indachtig de kabinetsinzet ten aanzien van decentralisatie, zoals ook neergelegd in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, ligt het opstellen van aanvullend beleid op rijksniveau dan ook niet voor de hand.

b. De gevolgen in ruimtelijk opzicht zijn sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie en derhalve een verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies. De transformatie van oude veestallen naar nieuwe moderne stallen kan voor zowel de ruimtelijke kwaliteit als voor bijvoorbeeld diervriendelijkheid en -gezondheid en energie-efficiëntie ook positief uitwerken.

In gebieden met veel veehouderij (concentratiegebieden) kan de lokale milieukwaliteit verder onder druk komen te staan, dat geldt met name voor geuroverlast. Voor de milieudoelstellingen van de Rijksoverheid op nationaal niveau zijn niet de megastallen, maar de totale omvang van de veehouderij bepalend.

Wat betreft de te verwachten gezondheidseffecten veronderstel ik de uitkomsten van het

IRAS/NIVEL/RIVM onderzoek (Mogelijke effecten van intensieve-veehouderij op de gezondheid van omwonenden), aangeboden aan uw Kamer op 21 juni 2011 (Kamerstuk 28973, nr. 67), als voldoende bij u bekend. Voor meer duidelijkheid op dit punt acht ik het op dit moment verstandig om de uitkomsten van het daarover aan de Gezondheidsraad gevraagde advies af te wachten.

106

Vraag:

Bent u bekend met het planologisch promotieonderzoek "Stimulating Local Environmental Policy", waarin wordt geconcludeerd dat gemeenten veel te weinig aan milieu doen? Welke consequenties verbindt u aan dit onderzoek, zeker nu steeds meer taken op milieugebied worden gedelegeerd aan gemeenten?

Antwoord:

Het genoemde onderzoek was mij nog niet bekend. Ik zal het onderzoek, indien relevant, bij de verdere uitwerking van mijn beleid betrekken.

107

Vraag:

Welke nationale belangen met betrekking tot ruimtelijke ordening worden door u onderscheiden? Op welke manier worden deze geborgd?

Antwoord:

Het Rijk onderscheidt dertien nationale belangen welke zijn opgenomen en geborgd in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen

Deze nationale belangen worden, indien er voor gekozen wordt om deze juridisch door te vertalen, geborgd in de AMvB Ruimte.

108

Vraag:

Hoeveel wordt er, na de decentralisatie, bezuinigd op het Waddenfonds? Kunt u de argumentatie hiervoor uiteenzetten?

Antwoord:

In de brieven van 8 februari 2011 (Kamerstuk 32500 XII, nr. 64) en 21 maart 2011 (TK

Kamerstuk 29684, nr. 91) heb ik meegedeeld dat alle middelen die op mijn begroting staan voor het Waddenfonds volledig aan de Waddenprovincies worden overgedragen, rekening houdend met efficiencykorting van € 5 miljoen per jaar (vanaf 2012 tot en met 2026) die in het regeerakkoord is afgesproken. Naast de genoemde korting uit het regeerakkoord is er geen sprake van verdere bezuinigingen op het Waddenfonds.

109

Vraag:
Staan er tegenover de bezuinigingen op Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid ook investeringen op decentraal niveau? Gaan hiervoor extra middelen naar de decentrale overheden? Zo ja, waar kunnen deze worden teruggevonden in de begroting?

Antwoord:

In de begroting worden geen middelen overgeboekt naar decentrale overheden. Er vindt geen decentralisatie maar deregulering van taken plaats. Provincies en gemeenten moeten bekijken of en hoe zij deze taken oppakken, binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden.

110

Vraag:
Op welke wijze worden de kosten voor de Programmatische Aanpak Stikstof (Kamerstuk 30654, nr. 77) doorberekend aan de verkeer- en vervoersector?

Antwoord:

Op dit moment wordt onder leiding van het ministerie van EL&I nog gewerkt aan het tot stand komen van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Ook het maatregelpakket van het definitief programma moet nog worden vastgesteld. In het Voorlopig Programma Stikstof (Kamerstuk 30654, nr. 83.) is aangegeven dat het rijk in het kader van de PAS geen aanvullende generieke maatregelen initieert gericht op vermindering van stikstofdepositie door de sector verkeer en vervoer. Hier vloeien dus geen additionele kosten uit voort.

111

Vraag:
Bent u van mening dat aanvullende generieke maatregelen nodig zijn voor luchtkwaliteit nu de infrastructuur fors wordt uitgebreid? Zo ja, wanneer besluit het kabinet welke generieke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden en wat zijn naar verwachting de kosten van deze aanvullende generieke maatregelen?

Antwoord:

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) bevat alle projecten die gedurende de looptijd van het NSL in uitvoering worden genomen. De effecten van het groeiende hoofdwegennet zijn daarmee meegenomen in het NSL. Elk jaar wordt via de meldingsprocedure een actualisatie doorgevoerd van het hoofdwegennet. Waar dat leidt tot nieuwe overschrijdingen worden extra maatregelen getroffen. Omdat dit gaat om lokale effecten gaat het hier om lokale maatregelen in de vorm van schermen.

Uiteindelijk zullen de effecten van verkeer verminderen door het schoner worden van het wagenpark. Het Europese bronbeleid is het meest effectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NSL bevat generieke maatregelen die het versneld aanschaffen van schonere vervoermiddelen stimuleren.

112

Vraag:
Kunt u aangeven op welke wijze u de doorrekening van het Planbureau voor de Leefomgeving van het milieu- en klimaatbeleid gaat gebruiken om maatregelen te nemen om het beleid effectiever en doelgerichter te maken?

Antwoord:

De doorrekening van het PBL laat zien dat het milieu- en klimaatbeleid voor een aanzienlijk deel al effectief en doelgericht is. We halen de broeikasgas reductiedoelen voor 2020 en Nederland ligt op koers om tijdig aan de luchtkwaliteitsdoelen te voldoen. De doelmatigheid

van het waterbeleid wordt bevorderd door de afspraken in het Bestuursakkoord Water. Voor het behalen van de KRW-doelen benut het kabinet de maximale periode tot 2027. Zie ook de brief "Duurzame Ontwikkeling en Beleid" (Kamerstuk 30196 nr., 144)

113 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe het 'vervuiler betaalt' -principe zich verhoudt tot uw voornemen om een groot deel van de emissies in Nederland af te kopen via emissiehandel, Clean Development Mechanism en Joint Implementation (CDM/JI) in het buitenland?

Antwoord:

Het principe van de 'vervuiler betaalt' is leidend. Bij emissiehandel is dit evident: bedrijven die meer uitstoten hebben meer rechten nodig om hun uitstoot te verevenen, terwijl schonere bedrijven rechten over kunnen houden en verkopen op de markt. Sinds het inwerkingtreden van het Kyoto Protocol zijn veruit de meeste emissiereducties bereikt binnen Nederland en slechts een beperkt deel via CDM/JI. De verwachting was destijds dat er 125 Mton aan buitenlandse emissierechten nodig zouden zijn (Kamerstuk 26603, nr. 1), terwijl dat nu nog maar tussen de 22 en 42 Mton ligt.

114 **Vraag:**
Op welke wijze gaat u het 'vervuiler betaalt' -principe toepassen op de veehouderij, welke een grotere emissie van broeikasgassen veroorzaakt dan de glastuinbouw en daarnaast ook verantwoordelijk is voor bijna alle emissie van ammoniak?

Antwoord:

Volgens de wet Milieubeheer moeten de gevolgen voor het milieu voorkomen of zo veel mogelijk verminderd worden. Aan dat voorschrift wordt invulling gegeven doordat veehouderijbedrijven de beste beschikbare technieken moeten toepassen. Dat geldt voor ammoniak en voor de emissies van broeikasgassen, waar de sector zich via het programma "schone en zuinige agrosectoren" inspant om de emissies in 2020 met 30% (ten opzichte van 1990) terug te dringen. Deze emissiebeperkende maatregelen worden bekostigd door de bedrijven.

115 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe de plannen tot aanleg van kolencentrales zich verhouden tot het behalen van de milieudoelstellingen, waaronder de doelstellingen voor de luchtkwaliteit?

Antwoord:

De kolencentrales die momenteel in aanbouw zijn passen binnen de milieudoelstellingen. Dit wordt bevestigd door recent onderzoek van PBL (Kamerstuk 28240, nr. 112).

116 **Vraag:**
Kunt u bevestigen dat de maatschappelijke kosten van de negatieve milieu-, gezondheids- en klimaateffecten van de veehouderij op dit moment via de belastingen door alle burgers wordt opgebracht? Zo ja, bent u voornemens deze indirecte subsidie op vlees aan te pakken?

Antwoord:

De door u genoemde maatschappelijke kosten zijn lastig te kwantificeren en te specificeren, maar gesteld kan worden dat van volledige internalisering van deze kosten die te relateren zijn aan de intensieve landbouw geen sprake is. Zo heb ik op 16 augustus de Tweede Kamer, in antwoord op schriftelijke vragen van de PvdD, geïnformeerd over kosten ten gevolge van fijnstof (Kamerstuk 32710, nr.22). Dit betekent dat deze kosten inderdaad deels vanuit de algemene middelen worden opgebracht. Het doorberekenen van de juiste kosten naar vlees is niet alleen lastig, de mogelijkheden zijn (onder meer vanwege Europeesrechtelijke afspraken) beperkt en bovendien vereist het vanwege de (mogelijk) nadelige gevolgen voor de koopkracht en concurrentiepositie ook de grootst mogelijke

zorgvuldigheid.

117 **Vraag:**
Wat is de status van het werkprogramma Schoon en Zuinig van het vorige kabinet?

Antwoord:

Het werkprogramma Schoon en Zuinig is beëindigd. De beleidsmaatregelen van het huidige kabinet ten behoeve van het klimaat, waaronder maatregelen die ook van kracht waren als onderdeel van het werkprogramma Schoon en Zuinig, zijn beschreven in de "Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020", die op 8 juni 2011 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd (Kamerstuk 32813, nr. 1).

118 **Vraag:**
Welke generieke maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit worden voorgesteld om de gevolgen van een groeiend hoofdwegennet op te vangen? Wanneer worden deze doorgevoerd?

Antwoord:

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) bevat alle projecten die gedurende de looptijd van het NSL in uitvoering worden genomen. De effecten van het groeiende hoofdwegennet zijn daarmee meegenomen in het NSL. Elk jaar wordt via de meldingsprocedure een actualisatie doorgevoerd van het hoofdwegennet. Waar dat leidt tot nieuwe overschrijdingen worden extra maatregelen getroffen. Omdat dit gaat om lokale effecten gaat het hier om lokale maatregelen in de vorm van schermen.

Uiteindelijk zullen de effecten van verkeer verminderen door het schoner worden van het wagenpark. Het Europese bronbeleid is het meest effectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NSL bevat generieke maatregelen die het versneld aanschaffen van schonere vervoermiddelen stimuleren.

119 **Vraag:**
Ziet u een rol voor uzelf in de beïnvloeding van de externe factoren die worden genoemd (afspraken op Europees en mondiaal niveau, draagvlak en verantwoordelijkheidsbesef in de samenleving)?

Antwoord:

Waar het gaat om buitenlandse ontwikkelingen zie ik een rol voor mijzelf om deze goed en in een vroeg stadium te signaleren en mee te nemen bij het bepalen van de Nederlandse onderhandelingsinzet. De Nederlandse onderhandelingsinzet voor milieudossiers wordt veelal ontwikkeld in dossierteams, waarin alle relevante departementen en bestuurslagen zijn vertegenwoordigd. Vanuit deze dossierteams wordt ook de dialoog met andere belanghebbenden ('stakeholders') uit de samenleving gezocht om tot een goed gefundeerde onderhandelingsinzet te komen die op maximaal draagvlak kan rekenen. Waar nodig, worden daarnaast stakeholderbijeenkomsten georganiseerd.

120 **Vraag:**
Kunt u het verloop van de uitgaven in het kader van het beleidsartikel Verbeteren Luchtkwaliteit (art. 53.14) toelichten? Vanwaar de intensivering, met daarop volgende een sterke afbouw van uitgaven?

Antwoord:

De intensivering heeft te maken met de uitkering van de vierde tranche subsidiemiddelen voor lokale luchtkwaliteit aan provincies en gemeenten met knelpunten. Volgens afspraak met NSL-overheden is in 2011 een besluit genomen over de verdeling van de vierde tranche na een midterm review.

De verlening van de subsidie vindt plaats in 2011 en 2012. Daarna volgt een sterke afbouw omdat geen verdere subsidies meer worden verstrekt.

121

Vraag:
Waar komen de ontvangsten van 700 mln. vandaan die vanaf 2013 jaarlijks op het beleidsartikel Klimaat en Luchtkwaliteit (art. 53) worden ingeboekt? Is het opgegeven bedrag realistisch?

Antwoord:

De ontvangsten komen van de veiling van emissierechten uit de derde handelsperiode (2013-2020) van het Europese emissiehandelssysteem.

Het bedrag van € 700 miljoen betreft een raming in de Startnota van de verwachte veilingopbrengsten, die is gebaseerd op de MLT-raming van het CPB. De feitelijke opbrengst in 2013 en latere jaren hangt af van de dan geldende marktprijs van emissierechten en de sectoren die onder ETS vallen. Er is op dit moment geen reden om van de Startnota-raming af te wijken.

De veilingopbrengsten vallen conform de begrotingsregels onder het lastenkader. Eventuele mee- of tegenvallers als gevolg van endogene (niet-beleidsmatige) ontwikkelingen, hebben geen gevolgen voor de rest van de begroting van IenM.

122

Vraag:
a. Wat is de kans van slagen voor een 'verlenging' van het Kyoto-verdrag nu verscheidene grote landen al hebben aangegeven niet mee te zullen werken? b. Heeft een opvolger van het Kyoto-verdrag nut als verschillende grote geïndustrialiseerde landen niet mee zullen doen? c. Liggen alle andere landen die het Kyoto-protocol hebben ondertekend ook op 'koers' met de reductie van de CO2-uitstoot? d. Wat betekent het voor het klimaatbeleid dat er mogelijk geen verlenging plaatsvindt van de Kyoto-afspraken? Zoals voor bijvoorbeeld de post-Kyoto doelstellingen op pagina 175 of de doelstellingen uit artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit? e. Welke budgettaire gevolgen heeft dit?

Antwoord:

a. Het is op dit moment niet aan te geven, hoe groot de kans van slagen voor een 'verlenging' van het Kyoto-verdrag is. Veel zal afhangen van de bereidheid van andere landen om aan de Europese voorwaarden voor een verlenging van het Kyoto Protocol te voldoen. Zoals in de brief van 28 september 2011 over de inzet tijdens de klimaatconferentie in Durban is aangegeven, is de Nederlandse inzet dat de Europese Unie bereid is een verlenging van het Protocol te overwegen als onderdeel van een bredere uitkomst waarin er perspectief is op een mondiaal en alomvattend klimaatraamwerk waaraan alle grote economieën op robuuste wijze meedoen. Dat perspectief zou wat Nederland betreft moeten bestaan uit een besluit tot de ontwikkeling van zo'n alomvattend raamwerk, inclusief een deadline en een inhoudelijke omschrijving.

b. Een opvolger van het Kyoto-verdrag heeft alleen nut als tegelijkertijd verschillende grote geïndustrialiseerde landen zich committeren aan de uitvoering van de Cancunafspraken en het halen van hun Cancun pledges, en er perspectief is op een mondiaal en alomvattend klimaatraamwerk waaraan alle grote economieën op robuuste wijze meedoen. Vandaar de EU voorwaarden voor verlenging van Kyoto. Verlenging van Kyoto is dan slechts bedoeld als overbrugging naar een nieuwe klimaatovereenkomst.

c. De Kyoto-partijen Canada en Japan liggen niet op koers met hun verplichtingen. De EU en de andere Kyoto-landen wel.

d. Hoewel de Nederlandse inzet blijft om uiteindelijk te komen tot een nieuw, juridisch bindend internationaal raamwerk, blijft het ook mogelijk om internationaal klimaatbeleid te ontwikkelen zonder een verlenging van het Kyoto Protocol. Dit gebeurt dan op basis van besluiten van de Conferentie van Partijen, in een zogenoemde "bottom up" benadering. Ook zonder een verlenging van het Kyoto Protocol gaan Europa en Nederland door met het halen van de huidige, juridisch bindende EU doelstellingen voor 2020 en blijft Nederland stappen ondernemen om zich te ontwikkelen tot een klimaatneutrale samenleving in 2050.

e. Het niet verlengen van het Kyoto Protocol heeft geen budgettaire gevolgen.

123 **Vraag:**
Moet uit de motivering geconcludeerd worden dat het klimaatbeleid alleen op de internationale afspraken (Kyoto, Emissiehandelssysteem ETS) is gestoeld en niet op nationale motivering, gevoed door afwegingen omtrent klimaatverandering, de relatie daarvan met de toename van broeikasgassen in de atmosfeer en de invloed van de mens daarop?

Antwoord:

Het beleid richt zich op het waarmaken van de internationale afspraken en verplichtingen. Nederland is deze internationale verplichtingen juist aangegaan vanwege de bedoelde afwegingen omtrent het beperken van ondermeer broeikasgassen. Dit laatste met het oog op de klimaatverandering en de gevolgen daarvan.

124 **Vraag:**
Kunt u kort toelichten op welke wijze de Energie-investeringsaftrek (EIA) bijdraagt aan het behalen van de CO2-reductiedoelstellingen?

Antwoord:

De Energie-investeringsaftrek (EIA) is een regeling van de ministeries van Financiën en EL&I. Bedrijven die investeren in energiebesparing en duurzame energie krijgen een extra fiscale aftrek van hun inkomsten- of vennootschapsbelasting. Omdat deze investeringen leiden tot een lagere uitstoot van CO2 draagt de EIA ook bij aan het klimaatbeleid. In het jaarverslag over 2010 is een voorlopige schatting gemaakt van een CO2-reductie van boven de 800 kiloton per jaar.

125 **Vraag:**
Kunt u aangeven wanneer de Lokale Klimaatagenda wordt gepresenteerd?

Antwoord:

De Lokale Klimaatagenda wordt in november 2011 uitgebracht.

126 **Vraag:**
Op welke inzichten of berekeningen is het percentage van 4,5% brandstof uit hernieuwbare energiebronnen gebaseerd en hoe verhoudt dit percentage zich tot de doelstellingen in andere landen in Europa?

Antwoord:

In Europa hanteren de landen verschillende percentages. Frankrijk en Duitsland hanteren in 2012 tussen de 6 en 7%, Spanje en Zweden tussen de 5 en 6% en Italië, België, Denemarken en Nederland volgen met 4 à 5%. Het Verenigd Koninkrijk en een aantal andere landen zitten nog onder de 4%.

Nederland hoort met 4,5% in 2012 bij de middenmoot. In landen met een hoger percentage spelen vaak naast milieuoverwegingen ook nationale landbouwbelangen een rol. In Nederland speelt vooral de duurzaamheid van biobrandstoffen een rol, evenals het feit dat indirecte landgebruikseffecten nog niet in de Europese duurzaamheidscriteria zijn opgenomen. Mogelijk wordt dit in 2014 geregeld.

In de brief aan de Tweede Kamer van 3 oktober 2011 (Kamerstuk 32357, nr. 31) is expliciet ingegaan op de hoogte van de doelstelling voor de komende jaren.

127 **Vraag:**
Waarom is in de raming van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de tabel op pagina 154 wel een cijfer voor ammoniak- (NH3) en vluchtige organische stof (VOS) emissies voor 2015 opgenomen, maar niet voor 2012?

Antwoord:

Bij het schrijven van de conceptversie van de begroting was het PBL rapport waarnaar verwezen wordt in de tabel nog niet definitief. De prognoses voor NH3 en VOS voor 2015 waren eerste schattingen. Dit had in de definitieve versie van de begroting gecorrigeerd

moeten worden. De ontbrekende raming voor 2012 en de juiste versie van de raming voor 2015 ontvangt u bij deze.

	2012	2015
NH3	121	117
VOS	152	150

128

Vraag:
Hoe verhouden de twee tabellen op de pagina's 154 en 155 zich ten opzichte van elkaar?

Antwoord:

De tabel op pagina 154 geeft de ontwikkeling weer van de emissies van de genoemde luchtverontreinigende stoffen door alle bronnen in Nederland. Er zit overigens een fout in deze tabel: zie ook het antwoord op vraag 127 HXII. De tabel op pagina 155 laat voor de sector Verkeer zien hoe de emissies zich ontwikkelen. De streefwaarden in de tabel op pagina 155 zijn afkomstig uit de NEC-rapportage 2006 (Kamerstuk 28240, nr. 66).

129

Vraag:
Heeft het feit dat nieuwe benzineauto's op afzienbare termijn geschikt moeten zijn voor biobrandstoffen consequenties voor de infrastructuur van tankstations? Zo ja, welke zijn dit en hoe wordt dit beleidsmatig verwerkt?

Antwoord:

Nieuwe benzineauto's die nu op de markt komen zijn (op enkele uitzonderingen na) geschikt om op E10 te rijden, een brandstof die bestaat uit 90% loodvrije benzine en 10% bio-ethanol. E10 zal veelal de plek innemen van het huidige Euro95. In Euro95 is maximaal 5% bio-ethanol bijgemengd.

Voor de verdere toekomst wordt gekeken naar hogere percentages biobrandstof in de brandstof. In de EU pleit Nederland voor een verplichting om benzineauto's ook geschikt te maken voor een groter aandeel biobrandstof in de benzine. Met een dergelijke Europese verplichting zouden de zogeheten flexifuelauto's op grote schaal op de markt kunnen komen. De uitrol van deze brandstoffen vergt aanpassing van de tankinfrastructuur. Daartoe is er in het recente verleden een de subsidieregeling Tankinfrastructuur Alternatieve Brandstoffen (TAB) van kracht geweest. De betreffende brandstof is in Nederland al bij circa 50 pompen verkrijgbaar.

130

Vraag:
Valt te verwachten dat bij luchtverontreinigende emissies onderscheid gemaakt gaat worden tussen de meer en mindere ziekmakende soorten stoffen? Mag op zijn minst verwacht worden dat het onderzoek naar dit onderscheid voortgaat, zoals gevraagd in motie Spies c.s., d.d. 19 februari 2009 (Kamerstuk 30 175, nr. 71)?

Antwoord:

Er zijn uit wetenschappelijk onderzoek aanwijzingen dat bepaalde deelfracties in fijn stof (zoals roetdeeltjes) sterk met gezondheidseffecten zijn verbonden. In dit verband is in de motie-Spies extra aandacht gevraagd voor het verbrandingsaerosol. Internationaal wordt in het onderzoek veel aandacht besteed aan de schadelijkheid van verschillende stoffracties en Nederland draagt daaraan bij.

Er is momenteel nog onvoldoende wetenschappelijke basis om de verschillende deeltjes binnen fijn stof te rangschikken naar schadelijkheid. In het bestrijdingsbeleid moet de overheid er dan ook van uitgaan dat alle deeltjes bijdragen aan de gezondheidsrisico's van fijn stof. Wel zal het in 2012 mogelijk worden gemaakt om roet als een aanvullende indicator te gebruiken voor de luchtkwaliteit, zodat lokale overheden de mogelijkheid hebben om lokale verkeersmaatregelen te vergelijken en te kiezen voor die met het grootste positieve effect op de gezondheid.

131 **Vraag:**
Hoe wordt in tussenliggende jaren beoordeeld of de sector goed op weg is om de plafonds van 2015 te halen?

Antwoord:

Jaarlijks maakt het RIVM een emissie-inventaris op waardoor een trendmatig beeld ontstaat of de sector op de juiste weg is om aan de verplichtingen te voldoen. Daarnaast worden prognoses voor 2015 opgesteld. Deze prognoses worden regelmatig herzien, bijvoorbeeld naar aanleiding van gewijzigde economische vooruitzichten en voortschrijdend wetenschappelijk inzicht. Beide instrumenten (terugkijkend en vooruitkijkend) worden gebruikt bij het beoordeling van de voortgang van de sector.

132 **Vraag:**
Kunt u vóór de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Milieu in de Kamer in week 47 duidelijkheid geven over de financiering van de afvalinzameling zodat verwerkers en gemeenten voldoende tijd hebben om in te spelen op de nieuwe afspraken? Met andere woorden: is het bedrijfsleven er in geslaagd om met een alternatief financieringsvoorstel te komen of wordt de verpakkingenbelasting toch gecontinueerd?

Antwoord:

In het Belastingplan 2012 wordt de afschaffing van de verpakkingenbelasting geregeld. In het Memorie van Toelichting is opgenomen dat de regering deze afschaffing alleen in heroverweging neemt indien er geen overeenstemming wordt bereikt over een goed alternatief. Momenteel wordt er gezamenlijk naar een goed alternatief gezocht. In de Afvalbrief van 25 augustus 2011 (Kamerstuk 30872, nr. 79) heb ik de Tweede Kamer gemeld dat ik verwacht hier voor het einde van 2011 uit te zijn. Momenteel ben ik hierover in gesprek met de betrokken partijen. De planning is dat ik hierover in december 2011 helderheid kan geven.

133 **Vraag:**
Hoe worden de gebruiksvoorschriften van bestrijdingsmiddelen gehandhaafd? Hoeveel fte is daarvoor aangewezen? Wanneer zullen de normoverschrijdingen, soms van vele duizenden malen de norm, tot het verleden behoren?

Antwoord:

Hoofdstuk 3 van de Memorie van Toelichting bij de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden geeft aan dat in de bestuursrechtelijke handhaving van de wettelijke gebruiksvoorschriften vooral gebruik wordt gemaakt van de bestuurlijke boete. Daarnaast is strafrechtelijke handhaving mogelijk (op basis van de Wet op de economische delicten) en in een enkel geval privaatrechtelijke handhaving. De Voedsel en Warenautoriteit heeft voor gewasbeschermingsmiddelen op jaarbasis 30 fte beschikbaar; voor de VROM-Inspectie (toezicht biociden) is dat aantal fte minder. Daarnaast hebben ook ambtenaren van de Arbeidsinspectie en waterschappen toezichthoudende bevoegdheden.

Ik streef naar het ongedaan maken van normoverschrijdingen, binnen de geldende termijn van de Kaderrichtlijn Water. Naast overheden zetten ook de landbouworganisaties en de bestrijdingsmiddelenhandel en -industrie zich hiervoor in. Ik zal hier nader op ingaan in het Nationaal Actieprogramma Duurzame Gewasbescherming, dat in het voorjaar van 2012 aan de Tweede Kamer wordt toegestuurd.

134 **Vraag:**
De toenmalige minister van VROM heeft ingesteld dat bij officiële diners van het ministerie van VROM vegetarisch de norm werd, en dat er specifiek om gevraagd moest worden indien men vlees wilde eten: Is dit nu ook het officiële beleid van uw ministerie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het ministerie van IenM kent een dergelijke algemene norm niet. Wel wordt bij officiële

diners en andere vormen van catering altijd een keuze geboden tussen vegetarische producten en producten met vlees of vis.

- 135 **Vraag:**
Hoeveel geld van deze begroting gaat er naar de intensieve veehouderij, zoals via investeringssubsidies voor bijvoorbeeld fijnstofmaatregelen? Welke potjes zijn er allemaal beschikbaar voor de intensieve veehouderij, en waar zijn deze in de begroting opgenomen?

Antwoord:

Op de begroting van het ministerie van IenM zijn geen aparte financiële middelen opgenomen voor de veehouderij. De investeringssubsidies voor fijnstof-maatregelen landbouw zijn opgenomen in de begroting van het ministerie van EL&I onder artikel 16.10.

- 136 **Vraag:**
Hoeveel geld is er beschikbaar voor het stimuleren van alternatieven van chemische bestrijdingsmiddelen, en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

Op de begrotingen van het ministerie van EL&I en van het ministerie van IenM (dat primair verantwoordelijk is voor biociden en het aspect 'gewasbeschermingsmiddelen in de niet-landbouw') zijn geen middelen voor het stimuleren van alternatieven van chemische bestrijdingsmiddelen opgenomen. Fiscale stimulering vindt plaats via de regelingen voor Milieu Investeringsaftrek (MIA) en voor willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil).

- 137 **Vraag:**
Hoeveel wordt er bezuinigd in 2012 op het artikel Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en producentbeheer (art. 54.14)? Waarom lopen de uitgaven zeer sterk terug in de daarop volgende jaren?

Antwoord:

Er wordt op dit betreffende artikelonderdeel circa €1,3 mln bezuinigd (milieukeur en onderzoek/materieel). Zichtbaar is dat de uitgaven veel sterker teruglopen. Dit komt omdat de toezegging aan het Afvalfonds eindigt. In 2012 wordt een bedrag betaald van circa € 89,4 miljoen, gevolgd door de slotbetaling in 2013 van circa € 25,6 miljoen.

- 138 **Vraag:**
Hoe wordt bij het afschaffen van de verpakkingenbelasting de financiering van de inzameling en sortering door gemeenten van verpakkingsafval geborgd? Worden de gemeenten en het bedrijfsleven hierover nog dit jaar geïnformeerd?

Antwoord:

In het Belastingplan 2012 wordt de afschaffing van de verpakkingenbelasting geregeld. In het Memorie van toelichting is opgenomen dat de regering deze afschaffing alleen in heroverweging neemt indien er geen overeenstemming wordt bereikt over een goed alternatief. Momenteel lopen de gesprekken hierover. In de Afvalbrief van 25 augustus 2011 (Kamerstuk 30872, nr. 79) heb ik de Tweede Kamer gemeld dat ik verwacht hier voor het einde van dit jaar uit te zijn. Tevens heb ik gemeld dat ik regelgeving aan het voorbereiden ben als 'stok achter de deur'. Als er afspraken zijn over de financiering dan worden de gemeenten en het bedrijfsleven hierover geïnformeerd.

- 139 **Vraag:**
Kunt u, naast puingranulaat als secundaire grondstof waarop de 'end of waste' criteria van toepassing zijn, andere grondstoffen noemen waarvoor deze status wordt overwogen?

Antwoord:

End of waste criteria worden zowel in Europees verband als nationaal opgesteld. In Europees verband zijn criteria gepubliceerd voor metaalschroot en zijn criteria in voorbereiding voor koperschroot, oud papier, glasafval bioafval en kunststofafval. Nationaal zijn criteria in voorbereiding voor puingranulaat. Er wordt bezien of criteria kunnen worden opgesteld voor papiercellulose dat wordt gebruikt als stuijbestrider. Zie hiervoor ook de brief 'Meer waarde uit afval' (Kamerstuk 30872, nr. 79).

140

Vraag:

Welke kosten zijn er verbonden aan de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door mest, kunt u hiervan een inschatting geven?

Antwoord:

In mijn reactie van 16 augustus 2011 (Kamerstuk 32710, nr.22) op vragen van het lid Thieme over de kosten van milieuschade, gesteld tijdens het verantwoordingsdebat eerder dit jaar, heb ik aangegeven dat in een recente studie van het PBL, ECN en WUR de schade aan ecosystemen in Nederland als gevolg van stikstof en fosfaat tezamen geschat wordt op 1 tot 5 miljard euro per jaar.

141

Vraag:

Kunt u het verschil van uitgaven voor beheersing van risico's die samenhangen met externe veiligheid, die ten opzichte van 2011 meer dan gehalveerd worden, toelichten?

Antwoord:

In 2011 is voor de intensivering van sanering asbestwegen geld naar voren gehaald van de toekomstige jaren 2012-2015 (kasschuif). Er is daarom geen sprake van een halvering omdat het totaalbudget over de jaren 2011-2015 gelijk is gebleven .

142

Vraag:

Bent u van plan de Atlas Leefomgeving ook in de vorm van een digitale applicatie ("app") beschikbaar te stellen?

Antwoord:

De eerste release van de Atlas Leefomgeving is begin oktober 2011 opgeleverd en wordt op dit moment getest. De verwachting is dat deze eerste release, na afronding van de testfase, eind dit jaar live gaat. Tevens wordt dan gestart met de realisatie van de tweede release van de Atlas Leefomgeving. Op dit moment loopt de inventarisatie van functionaliteiten die in de tweede release gerealiseerd kunnen worden. Het beschikbaar stellen van de Atlas Leefomgeving door middel van een "app" zal in dat kader ook bekeken worden

143

Vraag:

Waarop is de stelling gebaseerd dat de toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's) kansen biedt voor de landbouw? Is het niet waar dat er nog steeds geen droogteresistente of anderszins nuttige landbouwgewassen zijn gerealiseerd door de toepassing van genetische manipulatie, terwijl deze gewassen wel al tot stand zijn gekomen middels klassieke veredeling?

Antwoord:

Dat genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) kansen bieden voor de landbouw blijkt onder andere uit de snelle toename van het wereldwijde gebruik van ggo's in de landbouw. In het rapport dat de staatssecretaris van EL&I mede namens mij op 12 mei 2011 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd (Kamerstukken II, 2010 - 2011, 27428, nr. 185), blijkt dat teelt van reeds ontwikkelde ggo's onder de juiste omstandigheden kan bijdragen aan een duurzamere landbouw.

Droogteresistente-ggo gewassen zijn nog in ontwikkeling. Ik zie genetische modificatie en klassieke verdeling niet als concurrerende technologieën. Ze kunnen naast elkaar worden ingezet om de grote landbouwkundige uitdagingen op het gebied van onder

andere duurzaamheid en voedselzekerheid op te pakken.

- 144 **Vraag:**
Op welke wijze wordt, voorafgaand aan de toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), de afweging gemaakt tussen de onbekende gevolgen van toepassing van deze GGO's en het gebruik van ongemanipuleerde organismen in vergelijkbare situaties?

Antwoord:

Voorafgaand aan de toelating van ggo's wordt per geval (case-by-case) een risicobeoordeling uitgevoerd. Daarbij wordt voor de beoogde toepassing van het ggo in kwestie in kaart worden gebracht of dit negatieve gevolgen voor mens en milieu met zich mee zal brengen ten opzichte van het gebruik van ongemodificeerde organismen in vergelijkbare situaties. Hierbij wordt het voorzorgsprincipe gehanteerd. Alleen als de kans op negatieve effecten voor mens en milieu verwaarloosbaar klein wordt geacht, kan tot toelating van het ggo in kwestie worden overgegaan.

- 145 **Vraag:**
Kunt voor het beleidsartikel Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden (art. 57) per subartikel het bezuinigde bedrag geven?

Antwoord:

Alleen op het artikel 57.44.04 "Internationaal milieubeleid" wordt een bezuiniging doorgevoerd. Dit betreft het aandeel van het ministerie IenM uit hoofde van het opdrachtgeverschap in de taakstelling Rutte van EL&I, in dit geval de opdracht van Internationale Zaken aan het AgentschapNL. De vrijval op Clean Development Mechanism (CDM) middelen wordt niet als bezuiniging gezien omdat de oorspronkelijke doelstelling gehandhaafd blijft. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 146 HXII.

- 146 **Vraag:**
Waarom wordt er in 2013 65 mln. bezuinigd op Clean Development Mechanism (art.57.48) en is het vanaf 2014 helemaal wegbezuinigd?

Antwoord:

In 2013 wordt, conform hetgeen is opgenomen in de verdiepingsbijlage van de begroting (pagina 89), € 65 miljoen van de CDM-middelen ten gunste van het generale beeld gebracht. In 2013 is vrijval ontstaan omdat de betalingen voor de leveringen van rechten in de eerste helft van 2013, conform de met de uitvoeringsorganisaties gemaakte afspraken, reeds eind 2012 ter beschikking worden gesteld. Vanaf 2014 zijn geen middelen in de begroting opgenomen omdat de laatste rechten in 2013 geleverd worden.

- 147 **Vraag:**
Kunt u kort toelichten wat verstaan wordt onder Programma Uitzending Managers (PUM)?

Antwoord:

Programma Uitzending Managers (PUM) is een non-profit organisatie vanuit VNO-NCW die al meer dan 30 jaar bedrijven uit ontwikkelingslanden en opkomende markten adviseert. PUM doet dit door deze bedrijven, op hun verzoek, te koppelen aan Nederlandse professionals, die hun jarenlange ervaring onbetaald inzetten door middel van kortlopende adviesprojecten op de werkvloer.

- 148 **Vraag:**
Geldt het streven naar een 'level playing field' niet alleen voor bedrijven onderling, maar ook voor de verschillende vormen van energieproductie? Zo ja, op welke wijze is of wordt dit streven vertaald in beleid?

Antwoord:

Een gelijk speelveld houdt in dat voor bedrijven dezelfde regels vanuit de overheid gelden in gelijke gevallen en dat de markt verder het werk doet. Dit geldt ook voor productie van energie. Wel geldt dat voor duurzame energieproductie de mogelijkheid bestaat gebruik te maken van de SDE+ regeling.

149

Vraag:

Is in plaats van de formulering 'ontkoppeling van economische groei en milieu van grondstoffengebruik', een andere formulering waarin de nadruk wordt gelegd op het behoud van grondstoffen niet meer in lijn met de essentie van de 'Roadmap for a resource efficient Europe' (COM (2011) 571)?

Antwoord:

De essentie van genoemde Roadmap is "meer met minder", meer economische waarde met minder en vooral duurzamer gebruik van natuurlijke hulpbronnen en minder impact op het milieu. Behoud van grondstoffen (in de keten) kan daaraan bijdragen, maar bijvoorbeeld ook het zoeken naar duurzame substituten en het anders consumeren. De formulering met ontkoppeling dekt de brede insteek van de Roadmap.

150

Vraag:

Wat wordt er bedoeld met 'Behoud van biodiversiteit/betalen voor ecosysteemdiensten' als een van de belangrijkste meetbare prestaties in 2012? Kunt u meer inzicht geven in de wijze waarop u dit wilt aanpakken?

Antwoord:

Het gaat hier om de (economische) waardering van de diensten van biodiversiteit (ecosysteemdiensten). Naast intrinsieke waarde levert biodiversiteit de maatschappij ook andere diensten zoals schoon drinkwater, verkoeling en voedsel. die een economische waarde vertegenwoordigen. Economische/maatschappelijke waardering van al deze aspecten draagt bij aan een integrale weging van beleids- en investeringsalternatieven. In 2010 heeft UNEP de TEEB-studie afgerond over dit onderwerp (TEEB: The economics of ecosystems and biodiversity). Het kabinet zet in op kennisontwikkeling rond dit onderwerp en werkt met maatschappelijke partners aan vier deelstudies om dit inzicht voor Nederland uit te werken. In 2012 zullen de (tussen)resultaten van de deeltrajecten beschikbaar komen.

151

Vraag:

Welke rol zal het Duurzaam Inkoopbeleid hebben in de versterkte inzet op natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit?

Antwoord:

Duurzaam Inkopen is een instrument dat gebruikt kan worden ten behoeve van een versterkte inzet op natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit. Door deze thema's nadrukkelijk mee te nemen bij aanbestedingen door de overheden kan de markt een duurzame richting in worden gestuurd. Dat kan via dialoog tussen inkopers en marktvertegenwoordigers in de aanloop van een aanbesteding en via doelgerichte inkoopcriteria. Het programma Duurzaam Inkopen levert hiervoor de handvatten. Voor zover het Europese inkoopcriteria betreft, zal het programma Duurzaam Inkopen zorgen voor toepasbaarheid voor de Nederlandse situatie.

152

Vraag:

Wat gebeurt er met de reeds gecontracteerde en aangekochte Joint Implementation (JI) en Clean Development Mechanism (CDM) rechten wanneer deze niet (allemaal) nodig zijn voor het behalen van de Kyoto-doelstelling?

Antwoord:

Eind 2011 zal ik een brief naar de Tweede Kamer sturen waarin ik in ga op de stand van zaken rondom het voldoen aan het Kyoto-protocol en op een mogelijk overschot aan rechten.

153 **Vraag:**
Wat moeten we verstaan onder 'sectorale creditering', genoemd onder 3e punt in de eerste alinea?

Antwoord:

Sectorale creditering betreft een marktmechanisme waarbij in een bepaalde sector credits verdiend kunnen worden wanneer die sector beter presteert dan de afgesproken prestatie. Als er in een sector meer emissies worden gereduceerd dan is afgesproken, levert die extra prestatie credits op. Die credits kunnen worden verkocht op de koolstofmarkt, en bieden de sector daarmee een kosteneffectieve prikkel om klimaat- en energiemaatregelen te treffen.

154 **Vraag:**
Valt onder het besluit over de spelregels van het Green Climate Fund ook de hoogte van de bijdrage van Nederland aan dit fonds?

Antwoord:

De vulling van het Green Climate Fund betreft een ander onderwerp dan de spelregels over de besluitvorming.

155 **Vraag:**
Is er in het INTERREG-programma ook beleid gericht op uitwisselingen met de topsectoren? Zo ja, hoe is dit geregeld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De huidige Interreg-programma's waarvoor IenM eerstverantwoordelijke is, lopen van 2007 tot en met 2013. De kaders en thema's zijn in 2007 internationaal vastgesteld. Deze programma's kennen diverse prioriteiten, waar ook de topsectoren op in (kunnen) schrijven zoals water, versterken van regionale ontwikkeling, innovatie (ook in voedselsectoren) en transport. Zo heeft de Europese Commissie onlangs ingestemd met subsidiering van een Nederlands geleid project, waarmee optimale benutting van vrachtspoorcapaciteit wordt bevorderd. In oktober 2011 heeft de Europese Commissie conceptvoorstellen gelanceerd voor de periode 2014-2020 met een prioritering aan de hand van elf thema's. Het kabinet ziet diverse mogelijkheden voor aansluiting met de topsectoren, onder meer door de focus op innovatie, duurzame energie, klimaatadaptatie en transport. Een kabinetsstandpunt hierover is op 26 oktober 2011 naar de Tweede Kamer gestuurd.

156 **Vraag:**
Klopt het dat er op het artikel Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater (art. 60.01) 15 mln. bezuinigd wordt in 2012 en kunt u verklaren waarom de uitgaven sterk oplopen vanaf 2015?

Antwoord:

De bezuiniging op het artikel Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater (artikel 60.01) bedraagt conform het regeerakkoord met ingang van 2012 € 10 miljoen. Daarnaast heeft een interne verschuiving in relatie tot de zogenaamde Koopmansgelden plaatsgevonden.

Voor wat betreft het oplopen van de uitgaven: tot 2015 zijn de bodemsaneringsmiddelen gedecentraliseerd naar de andere overheden en dus niet meer zichtbaar op de IenM-begroting. De budgetten voor de periode vanaf 2015 moeten nog gedecentraliseerd worden. Besluitvorming hierover zal in de komende jaren plaatsvinden.

157 **Vraag:**
Kunt u de afbouw van uitgaven voor kennis, onderzoek en projecten klimaat (artikel 60.03.08) toelichten?

Antwoord:

De uitgaven voor kennis, onderzoek en projecten klimaat hebben betrekking op de programma's Klimaat voor Ruimte, Kennis voor Klimaat en Klimaatbuffers. De verplichtingen voor deze programma's zijn in de afgelopen jaren aangegaan. De betalingen op deze verplichtingen vinden in de komende jaren plaats. Omdat geen nieuwe verplichtingen meer worden aangegaan is dit een aflopende reeks.

158

Vraag:

Maakt de realisatie van 'slimme energienetwerken' naast de centrale energieproductie en -distributie deel uit van de taak van de overheid de energievoorziening van Nederland te garanderen?

Antwoord:

De energievoorziening vraagt om netwerken met meer variëteit en meer flexibiliteit dan nu. De realisatie van 'slimme energienetwerken' is een systeeminnovatie die zowel gaat om investeringen in technologie als om het invoeren van nieuwe marktconcepten. De minister van EL&I verlangt van netbeheerders dat zij een actieve rol spelen in deze systeeminnovatie en heeft daarover een green deal gesloten met Netbeheer Nederland. Per 1 juli 2011 is een nieuwe wettelijke procedure in werking getreden voor investeringen die nodig zijn voor (bijvoorbeeld) slimme netten. Daarnaast heeft de minister van EL&I 22,5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor onder andere 'proeftuinen' en stelt hij een publiekprivate regiegroep in voor een gecoördineerde aanpak van proeftuinen en de grootschalige toepassing van slimme netten.

159

Vraag:

Wie draait op voor de kosten van de nieuwe systematiek om windturbines te toetsen op radarverstoring? Is hiervoor een reservering gemaakt in de begroting?

Antwoord:

De kosten van de nieuwe systematiek om windturbines te toetsen op radarverstoring zijn in 2010 en 2011 gemaakt. Deze kosten worden gedeeld door de ministeries van EL&I, Defensie en I&M.

160

Vraag:

Kunt u de Kamer informeren over de implementatie van het verdrag van Aarhus? In hoeverre is het implementatiecomité tevreden over de wijze waarop Nederland dit verdrag heeft geïmplementeerd?

Antwoord:

Het Verdrag van Aarhus is in Nederland geïmplementeerd door middel van de Wet betreffende de goedkeuring van het Verdrag van Aarhus voor het Koninkrijk der Nederlanden, Stb. 2004, 518 en de Wet houdende tenuitvoerlegging van het Verdrag van Aarhus, Stb. 2004, 519. Over de voortgang van de implementatie wordt regelmatig gerapporteerd aan de bijeenkomst van partijen bij het verdrag. Meest recent is dat gebeurd voor de bijeenkomst van partijen die in juni van dit jaar heeft plaatsgevonden. Daarbij is gerapporteerd dat Nederland voldoet aan het verdrag. Tot dusverre zijn er geen zaken tegen Nederland voorgelegd aan het implementatiecomité; het comité heeft zich dan ook niet uitgesproken over de implementatie in Nederland.

161

Vraag:

Is er een overzicht van de mate waarin er bezuinigd wordt op apparaatskosten de komende jaren? Wanneer komt daarin ook weer een uitsplitsing in intern en extern personeel, uitzendkrachten, ICT-uitgaven et cetera?

Antwoord:

In artikel 98 is een overzicht gepresenteerd van de bezuinigingen op het apparaat van de bestuurskern van IenM. In de verdiepingsbijlage staan de mutaties die samenhangen met de korting van de agentschappen (Inspectie: diverse artikelen, RWS: artikel 39, Nea:

artikel 53 en KNMI: art 37). In het kader van Verantwoord begroten zal bij de ontwerpbegrotingen 2013 in het centrale apparaatartikel een opsplitsing worden gemaakt in een onderdeel personele en materiële uitgaven en binnen deze posten de categorieën eigen personeel, externe inhuur, ICT-uitgaven en bijdragen aan shared service organisaties.

162

Vraag:
Waarom is binnen artikel 98 Apparaatuitgaven van het Kerndepartement niet het voorgeschreven onderscheid naar personeel en materieel gemaakt? Kunt u dit alsnog doen?

Antwoord:

In artikel 98 is een overzicht gepresenteerd van de bezuinigingen op het apparaat van de bestuurskern van IenM. In de verdiepingsbijlage staan de mutaties die samenhangen met de korting van de agentschappen (Inspectie: diverse artikelen, RWS: artikel 39, Nea: artikel 53 en KNMI: art 37). In het kader van Verantwoord begroten zal bij de ontwerpbegrotingen 2013 in het centrale apparaatartikel een opsplitsing worden gemaakt in een onderdeel personele en materiële uitgaven en binnen deze posten de categorieën eigen personeel, externe inhuur, ICT-uitgaven en bijdragen aan shared service organisaties.

163

Vraag:
Hoeveel meer of minder wordt er uitgegeven aan apparaatskosten ten opzichte van 2011?

Antwoord:

In 2011 is € 506 miljoen geraamd voor het apparaat van de bestuurskern. In 2012 bedraagt de raming € 399 miljoen. Het verschil van €107 miljoen kan met name worden verklaard door een autonome daling van de apparaatbudgetten en de vorming van de Inspectie Leefomgeving en Transport, waardoor het apparaat van de VROM-Inspectie vanaf nu wordt verantwoord in de baten-lastenparagraaf van de inspectie.

164

Vraag:
Waarom zijn van de 40 bekostigde Rechtspersonen met een wettelijke Taak (RWT's) en Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) die in de begroting zijn opgenomen, maar van 3 RWT's en ZBO's apparaatskosten toegerekend? Hoe zit dat met de 37 anderen?

Antwoord:

Conform de voorschriften van "verantwoord begroten" zijn in artikel 98 alleen die ZBO's en RWT's opgenomen waar IenM een begrotingsrelatie mee heeft.

165

Vraag:
Wat verklaart de daling van apparaatskosten van Prorail van 314 mln. in 2010 naar 289 mln. in 2011? Waarom zijn geen cijfers opgenomen die laten zien hoeveel apparaatskosten van Prorail u in 2012 naar verwachting zal bekostigen?

Antwoord:

De daling op de apparaatskosten van ProRail wordt veroorzaakt door de lagere inhuurkosten, als onderdeel van de invulling van de efficiencytaakstelling. In de financiële tabel op pagina 345 van het MIRT-projectenboek is opgenomen hoeveel subsidie voor de dekking van apparaatskosten voor de periode 2011-2016 aan ProRail wordt verstrekt.

166

Vraag:
Wat mag worden verstaan onder het product 'Aardobservatie' van het KNMI?

Antwoord:

Het product Aardobservatie bestaat voor in het geheel uit een betalingsverplichting aan de

internationale organisatie EUMETSAT ten behoeve van het lopende Europese meteorologische satelliet-programma.

167

Vraag:
Hoeveel fte waren er in 2010 bij de Nederlandse Emissieautoriteit werken?

Antwoord:

Op 1 januari 2010 was 43,2 fte in dienst bij de NEa. Op 31 december 2010 was dat 48,7 fte.

168

Vraag:
Hoe is het mogelijk dat bij de afslanking van Rijkswaterstaat van 9.168 naar 7.726 FTE van 2011 tot 2016 de overhead niet afneemt maar stabiel blijft op 18,6 %? Wordt er niet gericht gewerkt aan vermindering van de overhead tot in ieder geval minder dan 15%?

Antwoord:

In deze begroting is de apparaatstaakstelling vanuit het regeerakkoord vooralsnog evenredig over de budgetten voor personeel, inhuur en materieel verwerkt en doorgerekend naar formatie. Ook in het personele aandeel is de taakstelling rato toebedeeld waardoor het overheadpercentage van 16,8% in de begroting vooralsnog stabiel blijft. Op basis van de nadere uitwerking in concrete maatregelen, mede in het kader van het Ondernemingsplan 2015 van Rijkswaterstaat, zal in een later stadium nog een herverdeling plaatsvinden. Dit zal ook de in de begroting weergegeven formatieve ontwikkeling, en dus ook het percentage overhead beïnvloeden. Doel daarbij is uiteraard het percentage hoogstens gelijk te houden en indien mogelijk verder te laten dalen.