

Begrotingsstaten Ministerie van IenM 2013

Vraagnr. Vraag en Antwoord

1

Vraag:

Kunt u aangeven welke duurzaamheidsmaatregelen ter waarde van € 200 mln., die waren voortgekomen uit het Begrotingsakkoord 2013, gehandhaafd blijven en welke geschrapt worden nu in het Deelakkoord tussen VVD en PvdA is afgesproken dat dit budget met € 155 mln. gekort wordt? Kunt u ook aangeven op welke wijze deze wijzigingen hun beslag vinden in de begroting?

Antwoord:

Het huidige Kabinet heeft besloten de middelen voor duurzame economie toe te delen aan met name energiebesparing in de gebouwde omgeving, aan zonne-energie en aan de landbouwsector. Om die reden zijn de middelen toebedeeld aan de begrotingen van respectievelijk het ministerie van BZK en van EL&I; IenM heeft hiervoor geen middelen toebedeeld gekregen. Wijzigingen in dit budget vinden derhalve hun weerslag in de begrotingen van BZK en EL&I. Voor de implicaties van het Deelakkoord wordt verwezen naar de betreffende bewindspersonen.

2

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor het verminderen van de uitstoot van fijnstof in de (intensieve) veehouderij en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

Voor het verminderen van de uitstoot van fijn stof uit de (intensieve) veehouderij bestaat bij het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie een specifieke subsidieregeling, de module "fijnstofmaatregelen" binnen de Regeling LNV subsidies. Ik verwijs daarvoor naar de begroting van dat departement (Kamerstuk 33400-XIII, nr. 2). Daarnaast is op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor onderzoek naar het oplossen van knelpunten fijn stof een bedrag van 100.000 euro opgenomen (als onderdeel van artikel 21.03.01 Duurzaamheid, Ecosystemen en landbouw, Opdrachten).

3

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor het verminderen van de uitstoot van ammoniak in de (intensieve) veehouderij en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

De reductie van de emissie van ammoniak door de veehouderij wordt vooral gerealiseerd door het voorschrijven van emissiereducerende technieken bij het uitrijden van mest (Besluit gebruik meststoffen), het verplicht toepassen van emissiearme technieken in stallen (Besluit huisvesting ammoniakemissie veehouderij) en de verplichte afdekking van mestbassins (thans Besluit mestbassins milieubeheer, per 1 januari 2013 het Activiteitenbesluit milieubeheer). Daarnaast wordt de innovatie en de toepassing van emissiearme technieken bevorderd door middel van financiële stimulansen (fiscaal en subsidies) en kennisontwikkeling en -overdracht. Hiervoor is niet alleen budget beschikbaar op de begroting van IenM (50.000 euro voor de uitvoering van het Actieplan Ammoniak Veehouderij als onderdeel van artikel 21.03.01 Duurzaamheid, Ecosystemen en landbouw, Opdrachten), maar ook op de begrotingen van EL&I en Financiën.

4

Vraag:

Wat zijn de totale kosten voor het verhogen van de maximumsnelheden op de snelwegen, waar zijn die uit opgebouwd en waar zijn deze in de begroting terug te vinden?

Antwoord:

Uit de brief (kamerstuk 32 646 13) van 28 november 2011 blijkt dat het de begrote kosten ad € 5 mln betreft van de bebording. Daarenboven zijn in 2011 en 2012 kosten (2 mln.) gemaakt voor uitvoering van het experiment op acht trajecten en de onderzoeken naar de effecten van de snelheidsverhoging.

Daarnaast doe ik, conform de brief, in de periode 2012-2014 een additionele investering van € 45 mln. ter verdere verbetering van de veiligheid van het ontwerp van autosnelwegen. De middelen in de periode 2015-2018 (€ 40 mln.) betreffen generieke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet in het kader van het Programma Meer Veilig 3. Dit Programma wordt volgend jaar eigenstandig op het IF opgevoerd (in hetzelfde projectenoverzicht onder "Overige Maatregelen", als vervolg op Meer Veilig 2. Al deze kosten zijn terug te vinden op p 22., projectoverzicht "Realisatie Hoofdwegennet".

5

Vraag:

Op welke wijze draagt u bij aan het verminderen van de effecten van de (intensieve) veehouderij op natuur en milieu (denk aan mest, fijnstof en ammoniak), hoeveel geld is hier mee gemoeid en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

De in de vraag bedoelde effecten van de (intensieve) veehouderij en landbouw worden vooral verminderd door regelgeving. Deels is de Minister van I&M rechtstreeks verantwoordelijk voor deze regelgeving (Activiteitenbesluit, Besluit huisvesting, Wet ammoniak en veehouderij, Wet geurhinder en veehouderij, Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit), deels is de Minister van EL&I hiervoor als eerste verantwoordelijk en beperkt de rol van I&M zich tot het stellen van de milieukaders (Meststoffenwet, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden, Natuurbeschermingswet). Daarnaast bevordert I&M dat het bedrijfsleven de verantwoordelijkheid op zich neemt voor het produceren binnen de nationale en Europese milieukaders, waar mogelijk in overleg met lokale overheden (onder meer het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer en het Innovatie- en Actieprogramma Schone en Zuinige Agrosectoren). In de tabel op pagina 112 van de begroting leest u welke bedragen er de komende jaren zijn gereserveerd voor verduurzaming van de landbouw (21.03 Ecosystemen en Landbouw).

6

Vraag:

Op welke wijze draagt u bij aan het verminderen van de effecten van de (intensieve) landbouw op natuur en milieu (bijvoorbeeld via bestrijdingsmiddelen), hoeveel geld is hier mee gemoeid en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 5.

7

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor de handhaving van de Wet milieubeheer in 2013?

Antwoord:

Met handhaving van de Wet milieubeheer zijn in 2013 binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport 10 fte gemoeid. Inclusief alle kosten is dit € 1,1 mln per jaar.

8

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor de handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen in 2013?

Antwoord:

Met handhaving van de Wet gewasbeschermingsmiddelen zijn in 2013 binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport 4 fte gemoeid. Inclusief alle kosten is dit € 0,5 mln per jaar.

9

Vraag:

Hoeveel zou een vliegtax opleveren wanneer deze op dezelfde hoogte wordt gesteld als de tax die in Duitsland wordt geheven?

Antwoord:

Op basis van bestaande studies en informatie* kan alleen een globale schatting worden gemaakt waarbij de bedragen met onzekerheidsmarges zijn omgeven. Voor een nauwkeurigere inschatting zou een diepgaande vervolgstudie nodig zijn.

Een vliegbelasting met eenzelfde tarief als in 2012 in Duitsland (waarin net zoals in Duitsland de geraamde kosten voor ETS in mindering zijn gebracht) levert op basis van een globale schatting belastinginkomsten op van ca. 225 á 250 miljoen euro. Bij deze schatting is geprobeerd rekening te houden met vraaguitval en uitwijkgedrag naar andere landen. Deze twee effecten komen samen mogelijk neer op een afname van ruim 1 miljoen passagiers op Nederlandse luchthavens.

Daarnaast zijn er indirecte negatieve effecten op de overheidsinkomsten van 100 tot 125 miljoen euro als gevolg van extra uitgaven aan werkloosheidsuitkeringen, gedeelde BTW en vennootschapsbelasting. Bij luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en toeristische sector wordt een bruto inkomstenderving verwacht van 800 à 900 miljoen euro. Door de afname van het aantal passagiers is het mogelijk dat luchtvaartmaatschappijen hun aanbod van vluchten op de Nederlandse luchthavens aanpassen. Als dit gebeurt, dan kan dat leiden tot een verdere daling van de vraag (dit zal zich vooral op de luchthaven Maastricht duidelijk manifesteren). Er bestaat een risico dat dit soort neven effecten leidt tot afkalving van het 'feeder systeem' (de aanvoerlijnen voor de intercontinentale vluchten, het zogenaamde 'hub and spoke' systeem) op Schiphol, waardoor voor een aantal intercontinentale vluchten de huidige frequentie (aantal vluchten per week) niet valt te handhaven. De omvang van deze potentiële afkalving is echter moeilijk te kwantificeren. Als de aantrekkelijkheid van het netwerk afneemt, heeft dit ook invloed op de aantrekkelijkheid van de regio voor Europese hoofdkantoren.

* Bronnen: Cijfers passagiersgegevens uit Schiphol enquetes, effecten vliegbelasting/elasticiteiten uit Significance studies, NL vliegbelasting in opdracht IenM, derving inkomsten luchtvaartsector/reisorganisaties uit SEO studie naar effecten NL vliegbelasting 2008/2009 in opdracht ANVR.

10

Vraag:

Welke gevolgen heeft de reductie van 24 naar 13 artikelen voor de gemiddelde omvang en spreiding van de artikelen?

Antwoord:

De vragen 10 tot en met 15 en 17 tot en met 34 zijn op 3 april jl. beantwoord middels Kamerstuk 33000-XII, 127. Voor de volledigheid zijn deze antwoorden toegevoegd (bijlage 1). Mede op basis van deze beantwoording en ingewonnen advies van de Algemene Rekenkamer (Kamerstuk 31865 nr. 40) heeft de vaste Kamercommissie IenM mij een tegenvoorstel - ten aanzien van de nieuwe begrotingsstructuur IenM doen toegekomen (d.d. 13 juni 2012; Kamerstuk 33000-XII, nr. 111). Middels Kamerstuk 31865, nr. 42 ben ik ingegaan op de wensen van de commissie IenM. In deze beantwoording heb ik

aangegeven dat de wensen van de commissie IenM op gebied van het aantal beleidsartikelen en de financiële informatie volledig heb overgenomen. De beide kamerstukken (uw tegenvoorstel en mijn reactie met de invulling van uw wensen) zijn besproken tijdens het wetgevingsoverleg op 27 juni jl. en hebben niet geleid tot aanvullende wensen van uw Kamer. Daarna is dit verwerkt in de ontwerpbegroting 2013.

11

Vraag:

Waarom is er voor gekozen om de nieuwe begroting op een hoger aggregatieniveau te brengen?

12

Vraag:

Welke voor- en nadelen zijn er met betrekking tot het budgetrecht van de Kamer verbonden aan de nieuwe artikelindeling van de begroting ten opzichte van de bestaande begroting?

13

Vraag:

Is het ook mogelijk de begroting zo vorm te geven dat met inachtneming van de gekozen hoofdstructuur en doelen, het aantal artikelen minimaal wordt gehandhaafd of iets wordt uitgebreid opdat het inzicht voor de Kamer op het niveau van de artikelen wordt vergroot? Zo ja, waarom is dat niet gedaan? Zo nee, waarom niet?

14

Vraag:

Welke gevolgen heeft het bijna halveren van het aantal artikelen in de begroting voor de wijze waarop de Kamer jaarlijks geïnformeerd wordt over de rechtmatigheid van de begroting en voor de omvang (in absolute termen) van de daarbij gehanteerde tolerantiegrenzen?

15

Vraag:

Op welke momenten en op welke wijze wordt de Kamer geïnformeerd over grote en/of beleidsrelevante verschuivingen binnen artikelen?

Antwoord vraag 11 t/m 15:

Zie het antwoord bij vraag 10.

16

Vraag:

Op welke wijze wordt voorkomen dat er een kasschuif van enkele miljoenen plaatsvindt zonder dat die wordt toegelicht, zoals in 2009 het geval was bij het verschuiven van miljoenen uit de post voor spooronderhoud via de post planstudies naar de post wegen?

Antwoord:

Conform de toezegging van het Kabinet naar aanleiding van het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is in het Infrastructuurfonds een nieuwe verdiepingsbijlage (bijlage 8) opgenomen, waarin mutaties tussen artikel(onderdelen) in de totale planperiode van het MIRT (tot en met 2028) zichtbaar zijn. Mutaties tussen en binnen de modaliteiten zijn hierdoor voor uw Kamer zichtbaar.

17

Vraag:

Worden in de begrotingen en suppletoire begrotingen ook bepaalde criteria gehanteerd voor de vraag welke mutaties binnen een artikel aan de Kamer wordt gemeld en toegelicht? Zo ja, wat zijn deze criteria en waar zijn deze vastgelegd? Zo nee, hoe wordt dan de afweging gemaakt of de Kamer al dan niet geïnformeerd wordt over reallocaties binnen een artikel?

18

Vraag:

Waarom is er niet voor gekozen om eerst een optimale begrotingsindeling vast te stellen

en pas daarna (daarvan) afgeleid de organisatie van het ministerie in te richten?

19

Vraag:

Kunt u nog vóór de voorjaarsnota een overzicht sturen van de definitieve begrotingsstructuur voor de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu?

20

Vraag:

Waarom is het nodig om de lopende begroting 2012 tijdens de uitvoering nog rigoureuus om te vormen of te wijzigen?

21

Vraag:

Wat betekent deze wijziging voor de vergelijkbaarheid van budgetten? Is het mogelijk de herziening pas in te (gaan) voeren bij de nieuwe begroting van 2013, in plaats van tijdens de lopende begroting van 2012?

22

Vraag:

Hoe kan de Kamer straks voor het jaar 2012 beoordelen hoe budgetten al dan niet zijn verschoven?

23

Vraag:

Waarom is er gekozen de operationele doelstellingen in zeer algemene termen te formuleren?

24

Vraag:

Wat wordt concreet verstaan onder de operationele doelstelling 'Netwerk'?

25

Vraag:

Wat wordt concreet verstaan onder de operationele doelstelling 'Veiligheid'?

26

Vraag:

Wat wordt concreet verstaan onder de operationele doelstelling 'Maritiem'?

27

Vraag:

Kan worden toegelicht waarom is besloten om alle zes operationele doelstellingen omtrent veiligheid (ofwel twee beleidsartikelen) onder te brengen in één operationele doelstelling? Zijn er één of meerdere operationele doelstellingen komen te vervallen? Zo ja, welke?

28

Vraag:

Waarom komen de operationele doelstellingen over scheepvaart en vaarwegen niet terug in de huidige vorm in één van de beleidsartikelen of in een operationele doelstelling? Waar wordt of is dit beleid nu ondergebracht? Kan voor de Kamer duidelijk gemaakt worden waar deze informatie in de begroting van 2013 terecht zal gaan komen?

29

Vraag:

Kan voor de begroting van 2013 worden aangegeven welke set van kengetallen en indicatoren in de begroting van 2013 zal worden opgenomen?

30

Vraag:

Kan ook ten aanzien van de kengetallen en indicatoren een 'was/wordt- tabel' worden opgesteld? Kan worden aangegeven welke kengetallen of indicatoren verdwijnen en waarom? Komen er nieuwe kengetallen en/of indicatoren? Zo ja, welke?

31

Vraag:

Kan worden aangegeven of en welke beleidsinformatie die weergegeven is in de huidige beleidsartikelen geheel of gedeeltelijk verdwijnt in de nieuwe begroting?

32

Vraag:

Heeft de nieuwe indeling van de begroting voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu

ook gevolgen voor de begrotingen voor het Deltafonds, het Infrastructuurfonds en/of het MIRT- projectenboek? Zo ja, welke?

33

Vraag:

Is overwogen om het Deltafonds, het Infrastructuurfonds en het MIRT- projectenboek tegen het licht te houden en te komen met verbeteringsvoorstellen? Zo nee, waarom niet?

34

Vraag:

Kan vanaf de begroting 2013 de informatie die nu over de begrotingen voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Infrastructuurfonds, het Deltafonds en het MIRT- projectenboek is verspreid, meer geïntegreerd worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 17 t/m 34:

Zie het antwoord bij vraag 10.

35

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken welke investering het Rijk heeft gedaan en de komende jaren zal doen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en welke investeringen gemeenten in dat kader doen?

Antwoord:

In het kader van het NSL zijn vanaf 2006 subsidiemiddelen uitgekeerd in 4 tranches aan provincies en gemeenten om plannen op te stellen en maatregelen uit te voeren. In totaal omvat dit een bedrag van €340 mln. Deze middelen zijn inmiddels toegekend aan de andere overheden. Met betrekking tot de komende jaren worden er geen nieuwe investeringen door het Rijk voorzien in het kader van het NSL.

De provincies en gemeenten die subsidie in het kader van het NSL hebben ontvangen staan garant voor cofinanciering. Voor uitkering van de 3^e en 4^e tranche geldt de minimumeis van 50% cofinanciering door provincies en gemeenten. Daarmee is een bedrag van €232,5 mln gemoeid. Daarnaast kunnen lagere overheden ook verdere investeringen in de luchtkwaliteit doen.

36

Vraag:

Kunt u inzichtelijk maken welke bezuinigingen op bodemsanering zijn ingeboekt?

Antwoord:

De taakstelling bodemsanering uit het Regeerakkoord Rutte is in de ontwerpbegroting 2012 verwerkt. Deze taakstelling komt voor het bodemsaneringsbudget neer op 30 miljoen euro per jaar met ingang van 2015. Daarnaast heeft een generieke- en inkoop taakstelling plaatsgevonden van ca 1 miljoen euro per jaar met ingang van 2013 oplopend tot 2 miljoen euro in 2015 en verder.

37

Vraag:

Kunt u bevestigen dat met de regering van Bonaire bestuurlijk overeen is gekomen dat vanuit de reservering van € 10 mln., die in het Begrotingsakkoord 2013 gereserveerd is voor natuur en duurzame ontwikkeling op de BES-eilanden, een bijdrage wordt geleverd aan de oplossing van de waterzuiveringsproblematiek op Bonaire?

Antwoord:

De reservering van €10 miljoen voor natuur en duurzame ontwikkeling op de BES-eilanden valt onder de begroting van ELenI. IenM werkt aan een oplossing voor de waterzuiveringsproblematiek. Hiertoe heeft IenM

budget beschikbaar gesteld.

38

Vraag:

Is de € 10 mln. euro die in het Begrotingsakkoord 2013 gereserveerd is voor natuur en duurzame ontwikkeling op de BES-eilanden komen te vervallen met het Deelakkoord van de VVD en de PvdA of valt deze onder de natuurmiddelen die op de begroting van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie verwerkt worden?

Antwoord:

Deze natuurmiddelen zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie.

39

Vraag:

Waar komt de extra bijdrage vanuit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ruimtevaart vandaan en hoe groot is deze bijdrage?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 9 oktober jl. (Kamerstuk 24466, nr. 50) wordt de budgettaire verwerking meegenomen in het hoofdbesluitvormingsmoment. Uitgangspunt daarbij is de dekking zoals aangegeven in de Motie Koolmees/Van Hijum terzake (Kamerstuk 33400, nr. 15 d.d. 4 oktober jl.). De begroting van IenM draagt eenmalig € 15 mln bij aan Ruimtevaart.

40

Vraag:

- a. Herinnert u zich de uitspraak van ProRail in de tweede brief naar aanleiding van de botsing bij Amsterdam (Kamerstuk 29893, nr. 133) dat het aantal geel-rood-naderingen een direct verband houdt met Stop Tonend Seinrisico?
- b. Klopt het dat ProRail dit risico wil verlagen door aanpassingen in de planmatige situatie?
- c. Deelt u de mening dat het voor wat betreft de blootstellingskans gaat om de werkelijke verkeerssituatie en niet zozeer om het plan vooraf?
- d. Zijn er cijfers beschikbaar over de hinderzwaarte per locatie?
- e. Zou u hierbij specifiek in kunnen gaan op de locaties met feitelijke geel-rood-naderingen en zou u deze in een overzicht of kaart naar de Kamer kunnen sturen?
- f. Herinnert u zich de aangenomen motie Slob over een spoorknelpuntenindex (Kamerstuk 29984, nr. 245) waarin wordt gevraagd om in samenwerking met ProRail, NS, overige vervoerders en decentrale overheden een spoorknelpuntenindex te ontwikkelen waarbij knelpuntbaanvakken worden geïdentificeerd op basis van het aantal vertragingen en andere kwaliteitsaspecten van de dienstregeling zoals werkelijke reissnelheid, in de dienstregeling opgenomen uitbuigingen en inzet van volgtreinen, en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren?
- g. Deelt u de mening dat een dergelijke spoorknelpuntenindex veel verder gaat dan alleen het monitoren van verstoringen op de vijf baanvakken met de meeste verstoringen, maar dat het ook gaat om de kwaliteit van de reguliere dienstregeling zonder grote verstoringen?
- h. Deelt u de mening dat een dergelijk instrument wel wenselijk is zodat er voor het spoor een vergelijkbaar instrument ontstaat als de file top 50 die nu jaarlijks wordt bijgewerkt?

Antwoord:

Ad a : Ja

Ad b: Ja, in het Verbeterplan Stoptonendseinp passages zijn maatregelen opgenomen ter

voorkoming van roodseinnaderingen zowel in de planfase als in de uitvoeringsfase.

Verwezen wordt naar de Voortgangsrapportage Verbeterplan Stoptonendseinpassage .

Ad c: Ja, de in de planning opgenomen acties om rood seinnaderingen en conflicten te voorkomen dienen in de uitvoering zoveel mogelijk te worden gehandhaafd. Hiertoe zijn ook acties opgenomen in het verbeterplan Stoptonendseinpassage.

Ad d: Ja, vanaf 2014 kunnen er analyses worden gemaakt over de aantal keren dat een trein een onverwachte roodseinnadering heeft gehad. Op basis van deze informatie kan het plan worden aangepast

Ad e: Nee. Ik wijs er in dit verband graag op dat ik uw Kamer wel de update van de risico-inventarisatie van seinen in Nederland door ProRail heb gezonden (zie Kamerstuk 29893, nr. 108).

ad f: ja

ad g en h:

Ik ben er voorstander van om een knelpunten index te ontwikkelen. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om knelpunten ten aanzien van capaciteit, betrouwbaarheid, punctualiteit etc. Ik maak daarbij zelf ook de vergelijking met de file top 50 die jaarlijks wordt bijgewerkt. In het kader van de Lange termijn spooragenda en de nieuwe beheer- en vervoerconcessies wordt dit in het laatste deel (uitvoering en sturing) meegenomen.

In mijn brief van 27 januari 2011 (Kamerstuk 29984, nr. 255) over functioneren spoor heb ik aangegeven beter te willen sturen op voorkoming van verstoringen op specifieke lijnen. Ik heb ProRail toen gevraagd een voorstel te doen voor een Top-5 van minst presterende lijnen met daarbij een maximale storingstijd infrastructuur. Bij de behandeling van de stand van zaken van openstaande moties en toezeggingen heeft u vervolgens gevraagd op welke manier ik omga met "de andere punten" in de motie Slob, daar deze niet alleen over storingstijd gaat. Ik heb deze vraag vervolgens beantwoord bij brief van 18 mei 2011 (Kamerstuk 29984, nr. 265). Maar ik zeg u nu toe dit verder mee te nemen in het traject van de Lange termijn spooragenda (onderdeel uitvoering en sturing). Het kan zijn dat de uitwerking hetzelfde blijft zoals gemeld in de bovenstaande brief, maar een bredere uitwerking is ook nog mogelijk.

41

Vraag:

Voor welke projecten zal de taakstelling op budgetten binnen de investeringsfondsen vanaf 2014 effect hebben en wat betekent dit concreet voor deze projecten?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11. over het Infrastructuurfonds

42

Vraag:

- a. Om welke reden is de bezuiniging op het Infrastructuurfonds van structureel € 200 mln. voor de periode 2014-2028 niet conform de afspraken uit het Begrotingsakkoord 2013 verwerkt, maar is deze enkel verwerkt voor het jaar 2013 op wegen en vaarwegen? Waarom is er niet conform de afspraak gehandeld? Waarom zijn het spoor en het Deltafonds in de jaren 2014-2028 niet ontzien, terwijl dit in het Begrotingsakkoord 2013 wel is afgesproken?
- b. Hoe zouden de bezuinigingsreeksen er hebben uitgezien als spoor en het Deltafonds in de jaren 2014-2028 wel waren ontzien?
- c. Kunnen de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds alsnog conform die afspraak worden verwerkt, waarbij het spoor en het Deltafonds in de periode 2013-2028 worden ontzien?
- d. Bent u bereid deze gewenste wijziging in de begroting ruim voor de

begrotingsbehandeling naar de Kamer te sturen?

Antwoord:

De bezuiniging op het Infrastructuurfonds is verwerkt conform de gemaakte afspraken uit het Begrotingsakkoord die betrekking hebben op 2013. Daarbij is het nadrukkelijk aan de orde geweest dat de bezuinigingen weliswaar structureel zijn maar de invulling van de bezuinigingen conform het akkoord alleen op het jaar 2013 sloeg. Voor de jaren 2014 en verder zijn de bezuinigingen daarom op hoofdlijnen verwerkt en verdeeld over alle investeringsdomeinen (wegen, spoor, vaarwegen, regionaal/lokaal, water), zoals reeds aangegeven in de brief ter voorbereiding van het AO MIRT in juni (zie verder antwoord op vraag 3 over het MIRT projectenboek).

Wanneer er technisch voor zou worden gekozen om het Spoor en het Deltafonds vanaf 2014 structureel te ontzien bij de toedeling van de specifieke IF-taakstelling (ad 200 mln per jaar) betekent dit dat de bezuinigingsopgave voor de overige domeinen (wegen, vaarwegen en regionaal/lokaal) in totaal met circa 895 mln wordt verhoogd. Dit zou een desastreus effect hebben op het reeds geplande budget van deze domeinen. Ik zal dus niet met een dergelijke doorrekening komen maar zal, met in achtneming van specifieke opgaven, in de toekomst komen met een verdeling naar rato van de bezuinigingsopgave.

43

Vraag:

Hoe verhoudt de specifieke taakstelling voor het Infrastructuurfonds van € 200 mln. in het Begrotingsakkoord 2013, inclusief de afspraak dat deze taakstelling niet mag neerslaan bij het Deltafonds, zich tot de ingeboekte specifieke taakstelling vanaf 2014 voor zowel het Infrastructuurfonds als het Deltafonds?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 42.

44

Vraag:

Op welke wijze wordt de bezuiniging van € 30 mln. verwerkt op 'Spoorwegen' en 'Regionaal, lokale infrastructuur'? Zijn er projecten die geen doorgang vinden en zo ja, welke zijn dat?

Antwoord:

De €30 miljoen die in het kader van de taakstellingen op het infrastructuurfonds zijn verwerkt op Spoor en Regionaal lokale infrastructuur betreft nog geen bezuiniging maar een kasschuif. Deze kasschuif tussen de jaren 2013 en 2014/2015 heeft plaatsgevonden op de middelen voor bestemde projecten in het budget voor spoor (€ 25 mln.) en regionaal/lokaal (€ 5 mln.). Deze gelden komen dus terug in 2014 en 2015. Er worden hiervoor dus geen projecten geschrapt.

45

Vraag:

Welke criteria heeft u gehanteerd bij het selecteren van projecten die naar achteren worden geschoven om te voldoen aan de taakstelling uit het Begrotingsakkoord 2013?

Antwoord:

In beleidsagenda heb ik reeds aangegeven dat zoveel mogelijk is ingezet op de mogelijkheid om projecten te faseren zonder dat het substantiële gevolgen heeft voor mijlpalen en/of politiek-bestuurlijke afspraken. Tevens is gekeken naar projecten waarvoor budget in 2013 beschikbaar was.

46

Vraag:

Hoeveel vertraging loopt de realisatie van de op bladzijde 10 en 11 genoemde projecten op? Kunt u dit per project aangeven?

Antwoord:

Om de effecten van de bezuinigingen in 2013 te verlichten, is zoveel mogelijk ingezet op de mogelijkheid om projecten te faseren zonder dat het substantiële gevolgen heeft voor mijlpalen en/of politiek-bestuurlijke afspraken.

Voor de op bladzijde 10 en 11 genoemde vaarwegprojecten geldt dat alleen in het geval van Lichteren IJmuiden de oplevering met 2 jaar is vertraagd. Dit wordt parallel met deze bezuinigingen hoofdzakelijk veroorzaakt door afspraken met de regio over aanpassing van de Milieu Effect Rapportage. Voor de wegenprojecten wordt in elk geval een vertraging voorzien bij de projecten A12 Ede-Grijsoord, A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid en A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten. Dit heeft te maken met het moeten uitstellen van voorbereidende werkzaamheden bij de uitvoering van deze projecten als gevolg van de kasschuif.

Voor de overige (vaar)wegprojecten geldt dat het gaat om kasschuiven per project/programma die passen binnen de geplande mijlpalen, zoals die in het MIRT-projectenboek 2013 staan. De verwachting is vooralsnog dat de oplevering van die projecten niet zal worden vertraagd. Het is echter mogelijk dat er na nadere uitwerking alsnog enige vertraging op zal treden bij deze projecten waardoor mijlpalen kunnen gaan schuiven.

47

Vraag:

a. Waarom is besloten om ook de aanpak van verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen naar achteren te schuiven? b. Hoe gaat u om met de verkeersveiligheid en sociale veiligheid op verzorgingsplaatsen?

Antwoord:

a. Overeenkomstig het begrotingsakkoord is besloten € 20 mln. van het maatregelenpakket verzorgingsplaatsen (€ 25 mln. aanvankelijke gepland in de periode 2012-2013) met 1 jaar te vertragen van 2013 naar 2014.

b. Uitgaande van mijn verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet zal ik er voor zorgen dat verzorgingsplaatsen voldoen aan een minimum kwaliteitsniveau. Dit houdt in dat ze verkeersveilig zijn. Ten aanzien van sociale veiligheid zal ik zorgen voor voldoende verlichting, voldoende zichtbaarheid van de parkeerplekken vanaf de weg, sanitaire voorzieningen op alle verzorgingsplaatsen en dat de verzorgingsplaatsen schoon en heel zijn.

Voor de oplossing van de meest acute knelpunten met betrekking tot verzorgingsplaatsen heb ik voor de periode 2012-2014 € 25 mln beschikbaar. Ik richt mij daarbij met name op het oplossen van de meest verkeersonveilige capaciteitsknelpunten langs de (inter)nationale corridors A1, A4, A12, A67, A7 en de A50.

48

Vraag:

Heeft u berekend welke effecten de taakstellingen hebben op het bereiken van de doelstellingen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 32 660, nr. 50)?

Antwoord:

Dit raakt met name de doelstellingen ten aanzien van het verbeteren van de bereikbaarheid en de doelstellingen ten aanzien van waterveiligheid. Met de structurele taakstelling is immers een bedrag gemoeid van 4,3 mld waarmee het Infrastructuurfonds en Deltafonds in dat geval gekort worden. De gevolgen voor het doelbereik van de SVIR kunnen pas bepaald worden nadat een nieuw kabinet een besluit heeft genomen over de verdeling van een eventuele structurele taakstelling.

49

Vraag:

Welke gevolgen kunnen potentieel optreden voor projecten door de verhoging van het BTW-tarief?

Antwoord:

Indien de BTW-verhoging onverkort in de prijzen wordt doorberekend en niet budgettair wordt gecompenseerd, zijn de gevolgen vergelijkbaar met andere prijsstijgingen (dat kan dan dus leiden tot versoberen, vertragen, en/of schrappen van projecten). De BTW-verhoging werkt echter – met enige vertraging – ook door in de prijsindices (zoals IBOI en IMOI) die jaarlijks worden gehanteerd om de vastgestelde budgetten op het lopende prijspeil te brengen. Bij onverkort uitkeren van de prijsbijstelling over 2013 en verder en ophoging van de projectbudgetten op basis van diezelfde indices worden de projecten gecompenseerd voor de BTW-verhoging. Alleen het BTW-effect 2012 vanaf 1 oktober 2012 wordt niet gecompenseerd middels de prijscompensatie.

50

Vraag:

- a. Om welke reden drukt de taakstelling uit het Begrotingsakkoord 2013 ook op de middelen van het Deltafonds?
- b. Heeft dit invloed op de waterveiligheid?

Antwoord:

a. en b. Het kabinet heeft de taakstellingen uit het Begrotingsakkoord 2013 verwerkt in de begroting 2013. Hierbij zijn de generieke en inkoopstaakstellingen naar rato op het Deltafonds verwerkt. Met betrekking tot de specifieke korting infrastructuur wordt het Deltafonds in 2013 ontzien. De bezuinigingen voor de periode 2014 e.v. zijn op hoofdlijnen verwerkt. Dit geeft een nieuw kabinet ruimte voor eigen afwegingen. Om die reden is vanaf 2014 de specifieke korting infrastructuur, evenals de overige taakstellingen naar rato verdeeld over alle investeringsdomeinen. De specifieke invulling van de taakstelling moet nog worden vormgegeven. Voor het Deltafonds betekent dit dat het gevolgen kan hebben voor de termijnen waarin de waterveiligheidsopgave ingevuld kan worden.

51

Vraag:

- a. Wanneer wordt de bijdrage van € 10 mln. vanuit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de hydrologische maatregelen verwerkt in de begroting?
- b. Is deze bijdrage van € 10 mln. aan hydrologische maatregelen structureel?
- c. Wordt deze bijdrage vanuit Infrastructuur en Milieu aan de hydrologische maatregelen overgeheveld naar de begroting van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie?
- d. Zijn er afspraken gemaakt met bestuurlijke partners, zoals de provincies en de waterschappen, over de concrete invulling van de bijdrage van € 10 mln. euro vanuit de begroting van het ministerie Infrastructuur en Milieu aan de hydrologische maatregelen?
- e. Wat is de status van deze bijdrage: is deze juridisch of bestuurlijk verplicht?

Antwoord:

- a) De bijdrage wordt bij Voorjaarsnota 2013 verwerkt in de begroting, indien projecten in dat jaar tot uitvoering kunnen komen.
- b) Ja, zowel de 20 mln van de Aanvullende Post als de 10 mln van IenM zijn structureel.
- c) Nee.
- d) IenM is in overleg met de betrokken partijen over het totale pakket aan hydrologische maatregelen, waaronder de IenM-maatregelen.
- e) Deze bijdrage heeft nog geen status, want deze is nog niet in de begroting verwerkt.

52

Vraag:

Welke specifieke regionale openbaar vervoerprojecten komen in aanmerking voor een deel van de gereserveerde € 25 mln.?

Antwoord:

Onderdeel van het Begrotingsakkoord is een extra bijdrage vanuit het Rijk van € 25 mln. voor het regionaal spoor om dit waar mogelijk al in 2013 te besteden aan de volgende lijnen: Valleilijn (Barneveld-Ede/Wageningen), Arnhem-Doetinchem, Zwolle-Wierden en Arnhem-Elst-Tiel.

Voor Arnhem-Elst-Tiel werkt ProRail momenteel een voorstel met concrete maatregelen uit. Naar de te treffen maatregelen op de andere genoemde lijnen vindt nog onderzoek plaats door ProRail in samenwerking met de betrokken decentrale overheden. Dat onderzoek zal begin 2013 meer duidelijkheid moeten geven over de noodzaak en de kosten van de eventuele maatregelen. De totale bijdrage van het Rijk aan de voorgestelde maatregelen is €25 mln, te dekken uit de intensiveringsmiddelen uit het Begrotingsakkoord wanneer deze worden vrijgegeven en aan de begroting van IenM zijn toegevoegd.

53

Vraag:

Waar komt de nog niet in de begroting verwerkte bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de intensivering voor natuur van € 10 mln. vandaan?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 51

54

Vraag:

Op welke wijze wordt de in ontwikkeling zijnde Omgevingswet beter aangesloten op Europese wet- en regelgeving? Hoe verhoudt zich dat tot het streven om het beschermingsniveau gelijk te houden aan de huidige wet- en regelgeving?

Antwoord:

De Omgevingswet zal voor wat betreft doelen, terminologie, instrumentarium en structuur nauwer aansluiten bij de EU-regelgeving.

Er zijn circa vijftientig gebiedsgerelateerde Europese richtlijnen die doorwerken in de Omgevingswet. De structuur van dit stelsel van richtlijnen en het instrumentarium van deze richtlijnen worden overgenomen in de nieuwe Omgevingswet. Dit is mogelijk omdat de Omgevingswet vanuit een tabula rasa uitgangspunt wordt opgebouwd, waardoor de cyclus die EU-richtlijnen kennen, rechtstreeks naar de Omgevingswet kan worden 'getransplanteerd', en ook veel meer de doelen en de begrippen uit de richtlijnen zelf worden ingepast in de Wet en de onderliggende regelgeving.

Dit heeft als groot voordeel dat nu niet meer de stapeling zal plaatsvinden van instrumenten en begrippen die je wel krijgt wanneer richtlijnen 1 voor 1 worden ingepast in het al bestaande systeem van nationale regels.

Deze harmonisatie maakt het ook in de toekomst gemakkelijker om de Europese regels om te zetten in nationaal recht en draagt bij aan toegankelijkheid en eenduidigheid van de regelgeving.

NL zal hoe dan ook aan de Europese verdragsverplichtingen moeten voldoen, dus op geen enkele wijze zal afbreuk worden gedaan aan het beschermingsniveau zoals dat wordt

voorgeschreven in EU-regelgeving.

De Omgevingswet zal niet uitsluitend het EU-omgevingsrecht bevatten. Op sommige domeinen van het omgevingsrecht is er geen (integraal) EU beleid. Daar zijn juist vanuit nationaal belang wettelijke regels nodig. Hiervoor geldt dat het aan Nederland zelf is om te zorgen voor een adequaat beschermingsniveau. Aan uw Kamer is toegezegd in de kabinetsbrief van maart jl. dat hiervoor een gelijkwaardig beschermingsniveau zal worden gehandhaafd

55

Vraag:

Hoeveel denkt u op termijn te kunnen besparen door het inzetten op Publiek Private Samenwerking (PPS) bij wegenprojecten?

Antwoord:

In de begroting is reeds een specifieke taakstelling voor PPS opgenomen. De omvang van deze taakstelling (welke aangroeit tot € 50 miljoen vanaf 2015) is zodanig dat het niet te verwachten is dat er additionele besparingen te realiseren zijn middels de inzet van PPS.

56

Vraag:

Hoeveel wordt er in de publiekprivate samenwerkingsconstructies daadwerkelijk bijgedragen door private partijen?

Antwoord:

Bij PPS doen private partijen geen directe bijdrage. Er worden wel risico's overgedragen die private partijen goed kunnen beheersen. De financiering wordt door private partijen gedaan en de overheid betaalt jaarlijks een beschikbaarheidsvergoeding. Door life-cycle te contracteren kunnen er optimalisaties door de markt worden aangebracht.

Uitgangspositie is dat de DBFM kosten zo meer dan evenredig kunnen worden terugverdiend. Het kabinetsbeleid is om deze wijze 50 mln per jaar te besparen op de totale projectenportefeuille. Dit bedrag is reeds jaarlijks in mindering gebracht op de uitgavenruimte van het Infrafonds. Een gerealiseerd resultaat is dat PPS projecten tot dusver consequent op tijd en binnen budget zijn opgeleverd.

57

Vraag:

Wat gaat u concreet doen om een werkend Emissie Handels Systeem in de luchtvaart een 'punt van aandacht' te laten zijn?

Antwoord:

De reductie van CO₂-uitstoot in het algemeen en het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) in het bijzonder zijn reeds punt van aandacht in verschillende internationale gremia. In 2013 zullen de inspanningen van de Nederlandse regering vooral gericht zijn om te komen tot mondiale overeenstemming binnen de VN organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) over een wereldwijd systeem voor de reductie van CO₂-uitstoot door luchtvaart dan wel een raamwerk voor een marktconform systeem. Ook zal Nederland bij de Europese Commissie aandacht blijven vragen voor de (handels)relaties van de EU met landen die kritisch staan tegenover het EU ETS.

58

Vraag:

Kunt u bevestigen dat de bescherming van de waterkwaliteit op dit moment onvoldoende is om de gestelde doelen te halen? Zo ja, op welke wijze wilt u die bescherming verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In de Balans van de Leefomgeving 2012 constateert het Planbureau van de Leefomgeving dat de kwaliteit van het oppervlaktewater de afgelopen decennia aanzienlijk is verbeterd, maar dat de verbetering de laatste jaren minder snel is. Met de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 werken we aan het realiseren van de doelen voor de waterkwaliteit. Het gaat daarbij om generieke en specifieke regionale aanvullende maatregelen. De maatregelen zijn deels uitgevoerd, in uitvoering of gaan na 2015 in uitvoering. De Kamer is in mei met Water in Beeld geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van maatregelen. Bij de actualisering van de stroomgebiedbeheerplannen in 2015 wordt nagegaan wat de toestand van de waterkwaliteit is en of het nodig is de reeds bestaande bescherming te verbeteren.

59

Vraag:

Wanneer komt wetsvoorstel SWUNG-2 naar de Kamer (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid-2)?

Antwoord:

Omdat de uitvoering van Swung-2 in hoge mate een taak is van de andere overheden, vindt de uitwerking van Swung-2 in nauwe samenwerking met deze overheden plaats. Ik zal u over de voortgang en hoofdlijnen van Swung-2 en de planning van het wetsvoorstel informeren als het overleg met de andere overheden voldoende is gevorderd, naar verwachting in het voorjaar van 2013. Het uitwerken van deze hoofdlijnen in een wetsvoorstel zal dan nog geruime tijd vergen, hetgeen betekent dat Swung-2 wetgeving naar verwachting in 2014 naar de Tweede Kamer zal kunnen gaan.

60

Vraag:

Is hout uit bosexploitatie wel of geen afval met betrekking tot het gebruik ervan als brandstof in biomassacentrales?

Antwoord:

Er kan onderscheid worden gemaakt in de volgende twee situaties:

- Hout dat vrijkomt bij onderhoud (snoeien, opruimen van afgebroken takken of omgewaaide bomen, residuen in productiebossen, enz.) en bij het verwijderen van een bos (bijvoorbeeld omdat er een snelweg komt of omdat bomen ziek zijn): dan is sprake van afval.

- Hout dat vrijkomt als een bewust geproduceerd product (bijvoorbeeld stammen uit een productiebos): dan is geen sprake van afval.

Dit onderscheid is onafhankelijk van de toepassing van het hout.

61

Vraag:

Welke duurzaamheidscriteria ontwikkelt u, voor welke producten en/of diensten moeten deze gaan gelden, hoe worden deze ontwikkeld en wie denken daarbij mee? Wanneer worden deze naar de Kamer gestuurd?

Antwoord:

Op <http://www.pianoo.nl/duurzaaminkopen/productgroepen> is te vinden voor welke

producten en diensten bij duurzaam inkopen duurzaamheidscriteria zijn ontwikkeld en welke criteria van toepassing zijn. Het gevolgde proces bij de criteriaontwikkeling en betrokkenheid van partijen is te vinden op <http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/criteriaontwikkeling>. De Kamer is op 17 september jl. geïnformeerd over de voortgang van duurzaam inkopen (Kamerstuk 30196, nr. 184). Waar IenM zich inzet voor het vaststellen van wettelijke duurzaamheidscriteria voor vaste biomassa van energie in EU-verband ligt een nauwe aansluiting op de bestaande criteria voor vloeibare biomassa voor transport (zoals vastgesteld in de Richtlijn Hernieuwbare Energie) voor de hand. In dit geval zullen de criteria zich vooral richten op het reduceren van de broeikasgasuitstoot en het beschermen van biodiversiteit. Daarnaast zal op specifieke vlakken een vertaalslag moeten worden gemaakt van vloeibare naar vaste biomassa, om bijvoorbeeld de bodemkwaliteit van de gebruikte landbouwgrond te kunnen blijven behouden.

62

Vraag:

Op welke wijze zet u in op het zorgvuldig gebruik van ecosysteemdiensten en op welke wijze komt dit in het beleid tot uitdrukking?

Antwoord:

Het zorgvuldig gebruik van ecosysteemdiensten zal gestimuleerd worden door vergroting van de kennisbasis, door het stimuleren van duurzame productie en consumptie (vergroening van de economie) en door in te zetten op duurzaam landgebruik en gebiedsbescherming (zie brief van de Staatssecretarissen van EL&I, I&M en BZ van 5 juli 2012, Kamerstuk 26407, nr. 63).

De *kennisbasis* zal worden vergroot door in kaart te brengen hoe de kwaliteit van de ecosystemen in Nederland momenteel is, in welke mate zij in staat zijn hun diensten te leveren en wat de waarde van de ecosystemen voor de Nederlandse economie is.

Duurzame productie en consumptie zal vooral door het maatschappelijk krachtenveld vorm moeten worden gegeven. Daartoe is o.a. het Platform Biodiversiteit, Ecosystemen en Economie (BEE) opgericht: een samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven en ngo's. Vele organisaties, waaronder de Taskforce Biodiversiteit en het PBL, dragen het vergroenen van het belastingstelsel aan als noodzakelijke ontwikkeling voor het verkrijgen van een duurzame productie en consumptie. Een dergelijke vergroening past echter niet binnen de fiscale agenda van dit kabinet.

Duurzaam landgebruik en gebiedsbescherming wordt gestimuleerd door kennisdeling van reeds ontwikkelde concepten als Functionele agrobiodiversiteit en Biodiversiteitsactieplannen. Ik zal onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om ook in de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, bij de aanleg en onderhoud van infrastructuur en bij de ruimtelijke planvorming de ecosysteemdiensten een duidelijke positie te geven.

63

Vraag:

- a. Welke mogelijkheden zijn er om de totale hoeveelheid verpakkingen te verminderen nu de verpakkingsbelasting definitief wordt afgeschaft?
- b. Zijn er cijfers van de totale hoeveelheid verpakkingen in Nederland per jaar voor de periode 2005-2011?

Antwoord:

a. De verpakkingenbelasting bleek geen sturende invloed te hebben op de hoeveelheid verpakkingen. Afschaffing heeft dus geen effect. Er is met de sector een raamovereenkomst getekend over 2013 - 2022. Daar is een uitgebreide preventieparagraaf in opgenomen. Deze raamovereenkomst is door de Tweede Kamer ondersteund. Preventie richt zich op integrale verduurzaming van verpakkingketens, daarbij wordt gekeken naar reductie van de hoeveelheid verpakkingen, naast vervangen door minder belastende materialen, betere recyclebaarheid, en gebruik van betere materialen. In deze paragraaf is

opgenomen dat gestreefd wordt naar de hoogst haalbare doelen en dat die zo dat mogelijk is in wetgeving worden verankerd.

b. Ja, deze cijfers zijn bekend. Hier moet wel bij gezegd worden dat we in Nederland vanaf 2008 een andere manier van rapporteren zijn gaan hanteren dan in de jaren ervoor. Aanleiding hiervoor was dat in 2008 de verantwoordelijkheid voor hergebruik van verpakkingenafval naar het bedrijfsleven is overgegaan. Hierbij is ook een andere systematiek gekozen om te rapporteren over cijfers. Het jaar 2007 is daarom berekend met de nieuwe systematiek.

Voor de periode 2005-2010 is in Nederland aan verpakkingsmateriaal op de markt gebracht:

jaar	kton
2010	2724
2009	2528
2008	2788
2007	3455
2006	3442
2005	3346

De cijfers voor 2011 zijn nog niet bekend.

64

Vraag:

Wat is de capaciteit van de afval verbrandingsinstallaties in Nederland en hoe verhoudt zich die tot de hoeveelheid te verbranden afval dat in Nederland wordt geproduceerd?

Antwoord:

De vergunde afvalverbrandingscapaciteit in Nederland is 7.532 kton per jaar. De vergunde capaciteit is niet voor 100% beschikbaar door onder meer onderhoud, storingen, enz. De werkelijk beschikbare capaciteit ligt tussen de 95% en 100% van de vergunde capaciteit. In 2011 is er met die capaciteit 7.207 kton afval verbrand. Daarvan was 300 kton afkomstig uit het buitenland, dus het aanbod brandbaar Nederlands restafval in 2011 was ongeveer 6.900 kton.

65

Vraag:

Hoeveel geld is er beschikbaar voor de controle van BRZO-bedrijven (Besluit risico zware ongevallen) en met welke frequentie zullen deze gecontroleerd worden in 2013?

Antwoord:

In 2013 zullen alle ruim 400 BRZO-bedrijven conform de wettelijke (EU) verplichting minimaal 1x worden geïnspecteerd door een gezamenlijk team bestaande uit inspecteurs vanuit de Inspectie SZW, de Veiligheidsregio en het bevoegd gezag WABO/milieu en een inspecteur van RWS als adviseur.

Het is aan de verschillende bevoegde gezagen om voor deze landelijk afgesproken controles voldoende middelen aan de uitvoerende organisaties ter beschikking te stellen. Deze middelen staan daarnaast ook niet op de begroting van I&M. De minister van I&M gaat er dus niet over.

66

Vraag:

Hoeveel geld wordt er uitgetrokken om de hydrologische condities in Natura2000-gebieden te verbeteren en waar is dit in de begroting opgenomen?

Antwoord:

In het Begrotingsakkoord is vastgelegd dat jaarlijks 30 mln verbetering van de hydrologische condities in Natura-2000 gebieden wordt uitgetrokken. Dit is nog niet in de begroting verwerkt (zie ook antwoord op vraag 51).

67

Vraag:

Hoeveel van het beschikbare budget om de hydrologische condities in Natura2000-gebieden te verbeteren is afkomstig uit het Begrotingsakkoord 2013?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 66.

68

Vraag:

Om welke reden is op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) in 2017 € 20 mln. gereserveerd voor de post Zuidas en staan in de jaren daarvoor geen bedragen genoemd? Om welke reden is deze reservering niet opgenomen in het MIRT?

Antwoord:

Met het ministerie van Financiën is cf. oude afspraak uit 2005 (Kamerstuk 29800-XI, nr. 102) afgesproken dat zij een bijdrage van 40 mln leveren aan het verlagen van de BTW-druk bij het project Zuidas. De toevoeging aan het Infrastructuurfonds, 20 mln in 2017 en 2018, verloopt via hoofdstuk XII art 97.02 Bijdrage aan Infrastructuurfonds. In de tabel begroting op hoofdlijnen is de verhoging van de begroting hoofdstuk XII in het jaar 2017 een bedrag van 20 mln inzichtelijk gemaakt. De gelden zijn aan het infrastructuurfonds aan het project Zuidas toegevoegd. Zie ook de begroting Infrastructuurfonds, bijlage 2 toelichting artikel 12.05 mutatie 20. (blz 102 en 106).

69

Vraag:

Komt het Planbureau voor de Leefomgeving in de problemen doordat de bijdrage van € 4,7 mln. in 2012 terugvalt naar € 0,5 mln. in 2013?

Antwoord:

Nee, het Planbureau voor de Leefomgeving komt hiermee niet in de problemen. De bovengenoemde bedragen betreffen incidentele opdrachten die bovenop het reguliere werkprogramma worden uitgevoerd. De geraamde € 0,5 mln. voor 2013 is een conservatieve raming die mogelijk in de loop van 2013 opgehoogd wordt. Voor de uitvoering van het reguliere werkprogramma ontvangt het PBL uit de departementale begroting van IenM een vast budget waarvan de omvang over een langere periode geborgd is (zie antwoord onder vraag 99) en dat niet gerelateerd is aan specifieke opdrachten.

70

Vraag:

Waarom stijgt de post 'Compensatie Waterschappen en Asbest' van € 0,2 mln. in 2012 naar € 2 mln. in 2013 en de jaren erna?

Antwoord:

De reeks onder de post 'Compensatie Waterschappen en Asbest' bestaat uit twee mutaties op verschillende artikelen. Eén mutatie betreft een eenmalige bijdrage in 2012 ad € 0,2 miljoen van het ministerie van SZW voor de ontwikkeling van het landelijk Asbest Volgsysteem. De andere mutatie betreft een overboeking van het ministerie van SZW van

€ 2 miljoen in de jaren 2013 en verder naar de begroting van IenM in verband met de financiële compensatie van Waterschappen voor het betrekken van de eigen bijdrage kinderopvang bij het bepalen van het recht op kwijtschelding van lokale belastingen.

71

Vraag:

Wat is de status van de verzelfstandiging van het KNMI?

Antwoord:

Het KNMI is thans een agentschap van het ministerie van IenM. Gelet op de demissionaire status van het huidige kabinet zal een besluit over het al dan niet handhaven van deze status niet meer door dit kabinet worden genomen, maar overgelaten worden aan een volgend kabinet.

72

Vraag:

Kunt u schetsen op welke wijze een eventuele combinatie van aanpassingen in de infrastructuur met aanpassingen in de natuurontwikkeling en duurzame energie onderzocht en gewogen worden binnen de besluitvorming over de zuidwestelijke delta?

Antwoord:

Het rijk is deze zomer gestart met de voorbereiding van een rijksstructuurvisie over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Hierbij wordt, met het oog op onder meer de verbetering van de water- en natuurkwaliteit en de mogelijke aanleg van een getijcentrale, de wenselijkheid en haalbaarheid bezien van het terug brengen van beperkt getij op de Grevelingen via een doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Besluitvorming over de rijksstructuurvisie is voorzien eind 2014/begin 2015, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet.

73

Vraag:

Welke bedrag is gereserveerd voor de implementatie en de uitvoering van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie?

Antwoord:

Het totale budget voor de implementatie van de KRM in de periode 2012-2020 bedraagt ongeveer 26 mln euro; de verdeling is I&M ca 15,5 mln, EL&I ca 10,5 mln. De bedragen zijn reeds opgenomen in de meerjarenbegrotingen van beide ministeries. De uitgaven betreffen alleen die activiteiten die nodig zijn om aan de verplichtingen van de KRM te voldoen, aanvullend op bestaand en reeds voorgenomen beleid dat al aan de KRM bijdraagt. Concreet gaat het om uitgaven voor beleidsontwikkeling en maatregelen, indicatorenontwikkeling, kennisprogrammering en het monitoringprogramma.

74

Vraag:

Ligt de planning van de rijksstructuurvisie Windenergie op Land op schema om vóór het einde van het jaar vastgesteld te worden?

Antwoord:

De structuurvisie kent een zeer krappe planning. Verwacht wordt dat deze begin 2013 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

75

Vraag:

Worden de gebieden voor Windenergie op Land in de rijksstructuurvisie zodanig

vormgegeven dat 6.000 MW met een veiligheidsmarge in ieder geval gehaald wordt?

Antwoord:

Ja.

76

Vraag:

Welke procedure wordt gehanteerd voor het bepalen van het vermogen in relatie tot de gebieden voor Windenergie op Land in de Structuurvisie?

Antwoord:

Medio november ontvangt het Rijk van het IPO de voorstellen voor 6.000 MW. Deze voorstellen worden door een onafhankelijk bureau getoetst met als vraag of er voldoende zekerheid is om 6.000 MW te kunnen realiseren. Daarbij zal ook kostenefficiëntie een rol spelen. De uitkomst hiervan zal met het IPO worden besproken en vervolgens worden opgenomen in de structuurvisie.

77

Vraag:

Hoe gaan u en uw ambtsgenoot van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie het totale vermogen bepalen voor het door de provincies vastgestelde gebied, mede in relatie tot het huidige en het geplande ruimtelijk gebruik?

Antwoord:

Medio november ontvangt het Rijk van het IPO de voorstellen voor 6.000 MW. Deze voorstellen worden door een onafhankelijk bureau getoetst met als vraag of er voldoende zekerheid is om 6.000 MW te kunnen realiseren. Daarbij zal ook kostenefficiëntie een rol spelen. De uitkomst hiervan zal met het IPO worden besproken en vervolgens worden opgenomen in de structuurvisie

78

Vraag:

Is er bij het doorrekenen van de genoemde indicatoren en kengetallen bij artikel 14 'Wegen en Verkeersveiligheid' uitgegaan van een situatie met - of zonder belaste woonwerkvergoeding? Indien hier niet vanuit is gegaan, kunt u aangeven wat de kengetallen dan zouden zijn geweest?

Antwoord:

De kengetallen voor 2020 zijn streefwaarden. De ambitie om in 2020 op 100% van de trajecten de streefwaarde voor acceptabele reistijd te halen, verandert niet door het belasten van de woonwerkvergoeding. Dit geldt voor alle genoemde streefwaarden en doelstellingen voor 2020 in artikel 14.

79

Vraag:

Waarom is het percentage trajecten waar de streefwaarde voor acceptabele reistijd wordt gehaald voor 2013 niet in de begroting opgenomen en is alleen de streefwaarde voor 2020 weergegeven?

Antwoord:

De zichtjaren van de grote nota's van Infrastructuur en Milieu (Nota Mobiliteit = 2020, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte = 2028/2040) hebben altijd betrekking op de strategische, lange termijn. Uitgangspunt daarbij is dat het gehele MIRT-programma gerealiseerd is. Daarnaast wordt bij de berekeningen uitgegaan van de WLO-scenario's van

het Centraal Planbureau, die alleen gegevens bevatten voor de zichtjaren 2020, 2030 en 2040.

80

Vraag:

Welk pad wordt doorlopen om de geluidsknelpunten langs hoofdwegen in 2015 tot nul te reduceren? Hoeveel knelpunten zijn er volgens planning nog in 2013 en 2014?

Antwoord:

Helaas is er een lay-out technische fout in de tabel op pagina 61 van de memorie van toelichting op de begroting geslopen. Het jaartal 2015 behoort niet bij de streefwaarde van nul geluidsknelpunten maar bij de streefwaarde van de lokale luchtkwaliteit. In het MIRT 2013 op pagina 50 is opgenomen dat tien jaar na inwerkingtreding SWUNG (2012) de saneringsoperatie van geluidsknelpunten - langs de hoofdwegen en hoofdspoorwegen - wordt afgerond. Voor alle woningen met een te hoge geluidbelasting zijn dan geluidbeperkende maatregelen gerealiseerd mits doelmatig volgens het wettelijk vastgelegde doelmatigheidscriterium. Voor ca. 10% van de woningen zullen geluidbeperkende maatregelen (stille wegdekken en geluidsschermen) niet doelmatig zijn en zal de aanpak alleen bestaan uit gevelisolatie .

In 2013 en 2014 zijn er nog ca. 6500 knelpunten. De eerste jaren van het meerjarenprogramma geluidsanering ligt het accent op het opstellen van saneringsplannen. Dan wordt duidelijk welke woningen precies in aanmerking komen voor de sanering.

81

Vraag:

Is de doelstelling om in 2020 op 100 % van de trajecten de streefwaarde qua acceptabele reistijd te halen realistisch, als 86 % in 2001 het hoogst gemeten percentage is?

Antwoord:

In de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse die ik in juni 2011 (Kamerstuk 31305, nr. 196) aan uw Kamer heb verzonden neemt het percentage trajecten met een acceptabele reistijd toe ten opzichte van 2011 (80%). Uitgaande van de WLO-scenario's van het Centraal Planbureau neemt in het Regional Communities scenario het percentage toe tot 94%, in het Global Economy scenario tot 87%. Genoemde percentages zijn na uitvoering van het gehele MIRT-programma. De werkelijke ontwikkeling zal tussen deze beide scenario's liggen. In 2020 zal zonder aanvullende investeringen de streefwaarde daarmee niet op 100 % van het netwerk worden gehaald.

82

Vraag:

Waarom is het aantal verkeersdoden in 2011 gestegen ten opzichte van 2010? Wat gaat u hier aan doen?

Antwoord:

Het aantal verkeersdoden is toegenomen van 640 in 2010 tot 661 in 2011 (+3,3%). De toename is toe te schrijven aan het gestegen aantal verkeersdoden onder fietsers en ouderen. Het aantal ouderen neemt toe, net als hun deelname aan het verkeer. In het bijzonder zien we een sterke toename van fietsgebruik onder ouderen. In de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, die ik uw Kamer 21 september jongstleden heb toegestuurd, neem ik samen met de decentrale overheden en maatschappelijke organisaties, aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid voor deze kwetsbare groepen verkeersdeelnemers te verbeteren. En ik blijf daarnaast ook kijken naar nog meer maatregelen om de gestelde doelen te behalen.

83

Vraag:

Waarom neemt het aantal ernstig verkeersgewonden in de jaren van 2008 tot 2011 gestaag toe?

Antwoord:

De oorzaak van het aantal ernstig verkeersgewonden in de jaren 2008 tot 2011 kan worden toegeschreven aan een toename van het aantal verkeersgevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. Er is vooral een toename te zien in het aantal ongevallen onder fietsers en ouderen. Zie ook antwoord op vraag 82.

84

Vraag:

Waarom worden de onveiligheidsincidenten die hebben plaatsgevonden met openbaar vervoerpersoneel slechts tweejaarlijks gemeten, zodat over de jaren 2007, 2009 en 2011 geen cijfers beschikbaar zijn? Kunt u alsnog aan deze cijfers komen? Hoe voorkomt u dat er in de toekomst geen jaarlijkse cijfers beschikbaar zijn?

Antwoord:

- Het kennisplatform Verkeer en Vervoer voert, in opdracht van de minister van IenM, de Personeelsmonitor sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer uit. Deze monitor beschrijft de ontwikkeling van de objectieve en subjectieve veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer. Het onderzoek bestaat uit een anonieme vragenlijst die door het vervoerbedrijf onder het eigen personeel wordt uitgezet.

- In 2007 is besloten om deze monitor tweejaarlijks uit te voeren in plaats van jaarlijks. De verwachting was dat jaarlijks monitoren onvoldoende respons zou opleveren om representatief te kunnen meten. Voldoende respons is immers noodzakelijk om inzicht te krijgen in de sociale veiligheid van personeel in het stad en streekvervoer.

- Daarnaast vind ik het van belang om de vervoerbedrijven de gelegenheid te geven om maatregelen te nemen om het rapportcijfer te kunnen verbeteren, indien aan de orde. In de praktijk bleek een doorlooptijd van een jaar daarvoor te kort.

- Het besluit om tweejaarlijks te monitoren is destijds in goed overleg tussen IenM, vervoerders en kennisplatform genomen.

85

Vraag:

a. Kunt u aangeven hoe het achterstallig onderhoud bij de hoofdtransportassen wordt aangepakt?

b. Hoe wordt de continu verslechterende passeertijd bij sluizen omgebogen naar een stijgende lijn?

Antwoord:

a. Het achterstallig onderhoud bij de hoofdtransportassen wordt aangepakt door middel van de projecten uit het zogeheten plan van aanpak Beheer & Onderhoud (impuls) en het programma NoMo achterstallig onderhoud (NoMo/AOV). Over deze projecten wordt in het Infrastructuurfonds (artikelonderdeel 15.02.04) verantwoord.

b. In sommige gevallen is er sprake van een mogelijk capaciteitsprobleem. Voor sluizen waarbij een capaciteitsprobleem wordt vermoed zijn studies gestart om deze problematiek verder in kaart te brengen en oplossingsrichtingen te verkennen. Deze projecten staan nader beschreven in het MIRT-projectboek 2013 en het Infrastructuurfonds (artikel 15

hoofdvaarwegennet).

86

Vraag:

Welk bedrag is gereserveerd voor beleidswerk dat is gericht op havens in Caribisch Nederland (o.a. havensamenwerking)?

Antwoord:

Er is budget beschikbaar voor de samenwerking van alle Nederlandse havens (€ 50.000) en voor de ontwikkeling van het Nautisch Beheer in het Caribisch gebied (€ 50.000). Voor de samenwerking tussen de Nederlandse havens is voor 2013 en 2014 een bedrag van € 50.000 beschikbaar. Voor het Nautisch Beheer op de Caribische eilanden is structureel € 50.000 beschikbaar. Dit budget wordt ingezet om mogelijke verkeersmanagementinstrumenten, waaronder het loodsen, te analyseren en te optimaliseren om per eiland te komen tot maatwerking. Onderzocht zal daarbij tevens worden of de financiering van de te implementeren instrumenten door de scheepvaart zelf kan worden gedaan via een systeem van in te voeren zeehaven- en loodsgeld.

87

Vraag:

Hoe is het focal pointschap van het Intergovernmental Panel on Climate Change nu formeel geregeld?

Antwoord:

In Nederland wordt het Focal Point aangestuurd door de Nederlandse interdepartementale IPCC coördinatiegroep. Die formuleert de Nederlandse inbreng in het IPCC proces, en organiseert tevens het proces om die inzet te bepalen. In deze coördinatiegroep wordt actief deelgenomen door ambtelijk vertegenwoordigers van de ministeries van Economie, Landbouw en Innovatie, van Infrastructuur en Milieu, en vertegenwoordiger van het Planbureau voor de Leefomgeving en het KNMI.

Het Nederlandse IPCC Focal Point is op dit moment bij het KNMI. In het kader van het veranderproces van het KNMI wordt ook nagedacht over de vraag waar het Focal Point in de toekomst moet worden gevestigd.

88

Vraag:

Op welke wijze en wanneer wordt er met de overige verantwoordelijke ministeries overleg gevoerd over aanvullend beleid om een prognose voor een hogere CO₂-uitstoot dan in de doelstellingen beoogd wordt, omlaag bij te sturen, bijvoorbeeld voor de gebouwde omgeving?

Antwoord:

Overleg met verantwoordelijke ministeries vindt indien nodig plaats binnen de geldende afspraken over omgaan met tegenvallers in uitstoot. In de kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020 heeft het kabinet afgesproken dat indien in een sector tegenvallers optreden die samenhangen met (de uitvoering van) het beleid van het ministerie, de verantwoordelijke bewindspersoon in beginsel compenserende maatregelen neemt. Is er een tegenvaller die niets van doen heeft met tegenvallende beleidseffecten, dan volstaat momenteel de reserveruimte (de ruimte tussen de geraamde uitstoot van ongeveer 100 Mton en de doelstelling van 104,6 Mton) om deze tegenvaller op te vangen. Op dit moment is het beeld dat overschrijdingen met name veroorzaakt zijn door een betere monitoring (beter "meten") en nieuwe aannames over autonome ontwikkelingen zoals de economie en de demografie.

89

Vraag:

Gaat de prognose voor verkeer en vervoer uit van het handhaven van de belasting van het woonwerkverkeer (forensentaks)?

Antwoord:

Nee. De prognose voor verkeer en vervoer in de begroting van Infrastructuur en Milieu is gebaseerd op de situatie waarin de kosten voor het woon-werkverkeer aftrekbaar zijn. De beleidseffecten van de belasting van het woon-werkverkeer, conform het wetsvoorstel Wet herziening fiscale behandeling zijn niet meegenomen in de prognose.

90

Vraag:

a. Wat zijn de concrete doelstellingen voor de subsidies onder 19.01 Klimaat (€ 4 635 000)? b. In hoeverre dragen deze subsidies bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen?

Antwoord:

1. Zoals in de toelichting op de financiële instrumenten aangegeven betreft het hier met name de volgende twee categorieën subsidies:
Subsidies op het gebied van milieutechnologie, met als doelstelling het bevorderen van de ontwikkeling en demonstratie van nieuwe milieugerichte technologie. En subsidies gericht op Duurzame Mobiliteit met als doelstelling de vermindering van de CO2-emissies in de verkeerssector. Hiermee wordt voor het jaar 2020 een reductie met 13 tot 17 Mton bereikt.
2. Voor de subsidies gericht op milieutechnologie geldt dat deze niet louter gericht zijn op CO2 reductie maar ook andere milieuthema's. Belangrijker nog is dat het programma gericht is op innovatie van nieuwe technieken en niet op directe CO2 reductie op korte termijn. Voor het programma Duurzame Mobiliteit worden ook naast de subsidies die primair gericht zijn op CO2 reductie ook subsidie ingezet voor de stimulering van duurzame brandstoffen en voertuigen. Deze subsidies hebben daarmee indirect invloed op het terugdringen van de CO2 uitstoot en zijn primair voor de implementatie van schone en zuinige voertuigen.

91

Vraag:

a. Kan artikel 19 klimaat zo gelezen worden dat er na 2013 geen juridisch verplichte uitgaven zijn?
b. Zo nee, welke deel is verplicht en wat is het doel daarvan?

Antwoord:

a. Neen, hoewel conform de Rijksbegrotingsvoorschriften alleen voor het jaar 2013 een percentage is gegeven, is het niet zo dat er na 2013 geen juridisch verplichte uitgaven zijn. Op basis van de tot en met 2012 aangegane en de in 2013 aan te gane juridische verplichtingen (opdrachten, subsidies, e.d.), zal ook voor jaren na 2013 sprake zijn van juridisch verplichte uitgaven.

b. Op basis van de t/m 2012 aangegane en in 2013 aan te gane verplichtingen vloeit voort dat jaarlijks tussen circa de helft en tweede derde van het uitgavenbudget zal bestaan uit juridisch verplichte uitgaven. Het doel daarvan is voornamelijk het uitvoeren van wettelijke taken, zoals:

- die van de NEa, inzake emissies en biobrandstoffen;
 - die van het RIVM, inzake monitoringsverplichtingen en andere wettelijke taken.
- Ook voor de uitvoering van subsidie- en fiscale regelingen (door o.a. AgNL) worden jaarlijks juridische verplichtingen (opdrachten) aangegaan.
Zie in dit kader ook de toelichting bij het kopje "Budgetflexibiliteit" in artikel 19.

92

Vraag:

Wordt het Nederlandse Clean Development Mechanism-programma geëvalueerd?

Antwoord:

Momenteel vindt er een grondige evaluatie plaats van het Nederlandse programma van het "Clean Development Mechanism". De verwachting is de rapportage begin 2013 aan de voorzitter van de Tweede Kamer aan te bieden.

93

Vraag:

Geeft u geen nieuwe subsidies meer uit ten behoeve van klimaatprojecten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, er zijn geen nieuwe subsidieprogramma's voorzien. Dit past in een zakelijke en realistische benadering van het nationale klimaatbeleid. Het initiatief voor haalbare en betaalbare klimaatprojecten ligt bij burgers, bedrijven, onderzoek- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties die, samen met overheden, aan de slag gaan. De rol van de rijksoverheid is daarbij gericht op het geven van ruimte voor deze projecten en het ondersteunen ervan door partijen aan elkaar te koppelen, informatie te verstrekken, kennisuitwisseling te faciliteren en belemmeringen weg te nemen.

94

Vraag:

Wat zijn de aannames en parameters bij de raming van de opbrengsten van de veiling van CO2-emissierechten als onderdeel van het Europese Emissions Trading System, bijvoorbeeld voor wat betreft de CO2 prijs?

Antwoord:

De raming van de opbrengsten van de veiling van CO2-emissierechten is gebaseerd op het inzicht in de volumes en prijzen zoals dat begin 2012 bestond. Vanwege onzekerheid over de boekingsregels van CBS/Eurostat wordt verondersteld dat van de veilingopbrengsten in jaar t, de helft als ontvangst geboekt wordt in jaar t en de helft in het jaar t+1. Voor de raming van de volumes is uitgegaan van een aantal van ongeveer 29 miljoen te veilen rechten in 2013, aflopend naar ongeveer 27 miljoen te veilen rechten in 2020. Een deel van de te veilen rechten voor 2013 en 2014 wordt al in 2012 geveild. Dit worden de vroege veilingen genoemd. Voor de prijs wordt voor de gehele periode van de ontvangstenraming uitgegaan van een gemiddelde prijs van 7 euro. Deze is gebaseerd op de afgelopen periode.

95

Vraag:

Wat zouden de gevolgen van een set aside, zoals voorgesteld door Eurocommissaris Hedegaard, zijn voor de geschatte veilinginkomsten in het kader van het Europese Emissions Trading System?

Antwoord:

Het effect op de veilinginkomsten is afhankelijk van de hoeveelheid emissierechten die middels een set aside tijdelijk uit de markt wordt genomen en het effect op de CO2-prijs. Ik verwacht op basis van de impact assessment van de Europese Commissie die in november 2012 uitkomt, de gevolgen in te kunnen schatten.

96

Vraag:

Welke subsidies vallen er onder de post 07.03 Ecosystemen en Landbouw en hoeveel wordt er per subsidie uitgegeven?

Antwoord:

Het beschikbare budget wordt besteed aan de betalingen voor de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM). Voor de SMOM kunnen sinds 2011 geen nieuwe aanvragen worden ingediend omdat de regeling is opgeheven. De lopende projecten dienen te worden uitbetaald. Onder de post 07.03 Ecosystemen en Landbouw valt ook het subsidieproject Oregional van de Stichting Landwaard, ter uitvoering van het Amendement Pieper (Kamerstuk 32123-XI, nr. 24). Het betreft een project op regionaal niveau voor milieuwinst door gebruik van streekproducten. De laatste betaling voor dit project valt niet in 2012, maar in 2013.

97

Vraag:

Welke kosten zijn in 2013 begroot voor verdere bedrijfsmatige integratie van de voormalige ministeries van VROM en V&W? Welke baten staan daar tegenover?

Antwoord:

In de begroting 2013 is, net als in de begroting 2012, geen budget gereserveerd voor de kosten als gevolg van het samengaan van de twee voormalige ministeries (VenW en VROM). De inschatting bij de opstelling van de begroting 2012 was dat er geen grote (onvoorziene) kosten zouden optreden door het samengaan en dat de verschillende onderdelen van IenM eventuele kosten zelf kunnen opvangen. Deze verwachting geldt nog steeds. De (eventuele) optredende baten, als gevolg van de samenvoeging, laten zich lastig kwantificeren. Bij de initiële toedeling van de taakstelling kabinet Rutte I aan dienstonderdelen van IenM is met de effecten van de samenvoeging rekening gehouden. Zo is er op Staf en Bedrijfsvoering een taakstelling van 35% doorgevoerd. Zonder een fusie had dat percentage fors lager moeten zijn.

98

Vraag:

Wordt het functioneren van het Planbureau voor de Leefomgeving regelmatig geëvalueerd?

Antwoord:

Het Planbureau voor de Leefomgeving kent een begeleidingscommissie. Deze Begeleidingscommissie heeft tot taak toezicht te houden op zowel de wetenschappelijke kwaliteit als de maatschappelijke relevantie van het werk van het PBL. In deze commissie hebben vertegenwoordigers zitting uit de wetenschap, van bestuurlijke organisaties en bedrijfsleven. Onderdeel van de taak van de commissie is het organiseren van periodieke visitaties. In november 2012 vindt daarnaast een internationale audit plaats van het PBL. De minister van I&M is eerstverantwoordelijk minister voor het functioneren van het PBL. Naast dit ministerie kunnen ook andere departementen het planbureau verzoeken onderzoek te verrichten naar vraagstukken op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het werkprogramma is dan ook vastgesteld door de directeur PBL in afstemming met het Directeuren-Generaal overleg PBL en de Begeleidingscommissie.

99

Vraag:

Kunt u aangeven welk budget de afgelopen jaren (2010-2012) per jaar beschikbaar was voor het Planbureau voor de Leefomgeving en welk budget de komende jaren (2013-2015) voor dit planbureau gereserveerd wordt?

Antwoord:

In onderstaand overzicht vindt u het budget van het PBL voor de periode 2010 tot en met 2012 en de bedragen zoals begroot voor de periode 2013 tot en met 2017.

X1000							
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
38.361	35.028	30.819	26.954	25.089	24.154	22.305	21.500

100

Vraag:

Op welke wijze wordt de bezuiniging op de Inspectie Leefomgeving en Transport vormgegeven en wat zijn daarvan de verwachte consequenties?

Antwoord:

De inspectie vult de bezuinigingen in door het reduceren van de formatie met in totaal 89 fte tussen 2012 en 2017. De inspectie streeft er naar om deze reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en de overhead. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces met deze bezuinigingen onder druk komt te staan, wordt er naar gestreefd door andere werkwijzen (bijv. convenanten en samenwerking met andere inspecties) en digitalisering en uniformering, de capaciteit voor het primaire proces te continueren. Daarnaast wordt ingezet op beperking van de huisvestings- en overige facilitaire kosten.

101

Vraag:

Hoe verklaart u de toegenomen uitgaven aan het KNMI in 2014 ten opzichte van de jaren daarvoor en daarna?

Antwoord:

In 2014 stijgen de uitgaven op het artikel 23.02 met 6,6 miljoen euro. Dit betreft de extra contributie voor EUMETSAT (Europese weersatellieten organisatie) op het Aardobservatiebudget. Deze stijging wordt veroorzaakt doordat in 2014 wordt gestart met de bouw van nieuwe satellieten welke de waarnemingen vanuit polaire banen verzorgen. Dit brengt extra kosten met zich mee ten opzichte van de voorgaande jaren of de jaren daarna.

De bijdrage aan het artikel 23.01 "Meteorologie en Seismologie", dus de agentschapsbijdrage aan het KNMI zelf, laat wel een dalende lijn zien vanaf 2014.

102

Vraag:

Hoeveel fte is momenteel beschikbaar bij de Inspectie Leefomgeving en Transport voor de inspectietaken zoals voorheen ondergebracht bij de VROM-Inspectie? Hoeveel personeel is in dienst om die fte in te vullen?

Antwoord:

Voor de taken die voorheen waren ondergebracht bij de voormalige VROM-inspectie, inclusief ondersteunende taken, zijn op dit moment 368 fte beschikbaar. Hiervoor zijn in totaal 392 medewerkers in dienst.

103

Vraag:

Op welke convenanten houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport toezicht en op welke wijze doet zij dat?

Antwoord:

De inspectie sluit convenanten af met de best presterende ondertoezichtstaanden. In het convenant worden afspraken vastgelegd die partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid

hebben opgesteld om een effectief en efficiënt toezicht te realiseren met een minimale toezichtintensiteit. De ondertoezichtstaande neemt eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van naleving, veiligheid en duurzaamheid, brengt hierover periodiek de risico's in kaart en streeft aantoonbaar naar het beheersen van de risico's.

De inspectie voert, in overleg met de ondertoezichtstaande, gedurende de looptijd een audit uit naar de naleving van de gemaakte afspraken. Ook worden aanvullend reality-checks uitgevoerd. In deze periode voert de inspectie geen reguliere inspecties uit, tenzij deze verplicht voortvloeien uit internationale wet- en regelgeving. De inspectie beoordeelt de rapportages van de ondertoezichtstaande en kan hierbij tevens gebruik maken van signalen en inspectieresultaten van derden. De inspectie kan op basis van haar bevindingen het convenant ook weer ontbinden en weer regulier toezicht gaan uitoefenen.

De inspectie heeft in totaal 53 convenanten afgesloten:

- Domein Risicovolle Stoffen en Producten(2)
- Domein Scheepvaart: binnenvaart (5)
- Domein Scheepvaart : koopvaardij (2)
- Domein Rail- en Wegvervoer: busvervoer (12)
- Domein Rail- en Wegvervoer: goederenvervoer(20)
- Domein Rail- en Wegvervoer: taxivervoer (4)
- Domein Luchtvaart(7)
- Gevaarlijke Stoffen (1)

De inspectie publiceert op haar internetsite een overzicht van alle individuele convenanten.

104

Vraag:

Welk bedrag aan mutaties op de begroting van 2013 komt in totaal voort uit alle moties die tijdens de huidige kabinetsperiode zijn aangenomen?

Antwoord:

Met moties wordt de regering gevraagd om ergens aandacht aan te besteden, een wetsvoorstel te maken of een oordeel te geven over het gevoerde beleid. Het merendeel van de moties heeft daarom, anders dan bij een amendement, geen directe financiële gevolgen. Het effect van een motie op het beleid is vaak niet één-op-één als begrotingsmutatie terug te zien in de begroting.

In Bijlage 4c bij de begroting 2013 van HXII is voor alle aangenomen, nog openstaande moties aangegeven wat ermee wordt beoogd en wat de stand van zaken is.

Voor deze kabinetsperiode die aanvangt in oktober 2010 gaat het om de moties die zijn benoemd op blz. 174 t/m 197. Deze zijn nog niet afgedaan en leiden daarmee in deze begroting nog niet tot een mutatie.

Voor de nog in uitvoering zijnde motie Wiegman van Meppelen Scheppink c.s. (VAO Waterkwantiteit, 28-06-2011) waarin de regering is verzocht niet langer te streven naar volledige financiering van de waterschapsprojecten van het HWBP door de waterschappen, geldt dat de afspraak van 50/50 financiering, weliswaar niet in deze, maar in de voorgaande begroting is verwerkt (orde grootte 2,7 miljard).

Van de ca. 200 in deze kabinetsperiode aangenomen moties die zijn afgerond, en daarmee niet meer in bijlage 4c van de begroting zichtbaar zijn, hebben de volgende geleid tot een begrotingsmutatie (2013):

- Op 30 juni 2011 door de Tweede Kamer aangenomen motie De Jong, Koopmans, Aptroot: 'Verzoekt de regering om samen met de decentrale overheden en het bedrijfsleven zorg te dragen voor het nakomen van eerder gemaakte afspraken en de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide structureel te

verbreden tot 2x3 rijstroken'. Gevolg is een reservering van € 215 mln door het Rijk, weliswaar na 2020, maar wel opgenomen in begroting 2013.

- Op 1 december 2010 aangenomen motie Verhoeven/Monasch: "Verzoekt de regering het nog-niet-bestede-geld van de Taskforce Mobiliteitsmanagement te benutten door het te besteden aan mobiliteitsmanagement bij werkgevers en werknemers, zoals bijvoorbeeld de verder geïntensiveerde uitrol van het project Digitale Mobiliteit of de week van Het Nieuwe Werken". Het in de motie genoemde bedrag van € 10 mln. is verwerkt in de begroting.
- Op 1 december 2010 aangenomen motie Rouwe: "Verzoekt de regering de middelen die nog beschikbaar zijn uit de onderuitputting van de tweede tranche binnenhavens, in een nieuwe tranche beschikbaar te stellen voor ligplaatsvoorzieningen voor de binnenvaart op basis van 50% cofinanciering door decentrale overheden." Dit is in deze (derde tranche) en voorgaande begroting (tweede tranche) verwerkt.
- Op 6 december 2010 aangenomen motie Aptroot over een definitieve variant van de Rijnlandroute. Het besluit is in 2012 genomen, met als gevolg een reservering van € 535 mln voor de Rijnlandroute (in begroting 2013 vermeld) ten opzichte van een gebiedsbudget van € 722 mln gereserveerd voor de Rijnlandroute en RGL tezamen in de begroting 2012.
- Een diversiteit aan moties met betrekking tot prioriteitstelling voor het MIRT en het (verlengde) Infrastructuurfonds. Deze zijn betrokken bij Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en beïnvloeden daarmee de planmatige invulling van de begroting, echter zonder dat dit direct leidt tot een begrotingsmutatie.

105

Vraag:

Op welke wijze is uitvoering gegeven aan de motie Dijkgraaf c.s. over de evaluatie van convenanten op hun effectiviteit (Kamerstuk 32500-XII, nr. 48)?

Antwoord:

Ik onderschrijf het belang van goede, kritische evaluaties over de effectiviteit van convenanten. Het Ministerie van IenM maakt gebruik van het instrument convenant om samen met andere overheden beleidsdoelen te realiseren. Doorgaans wordt in het convenant zelf opgenomen of het convenant wordt geëvalueerd op effectiviteit. Veelal wordt er bij de totstandkoming van een convenant en de daarmee samenhangende budgettoewijzing gekozen voor een vorm van monitoring waardoor partijen elkaar (en bij de green deals door de openbaarmaking ook andere partijen) ex durante kunnen aanspreken op de realisatie van gemaakte afspraken die ex ante noodzakelijk werden geacht om de beoogde beleidsdoelen te realiseren.

106

Vraag:

Op welke wijze en door wie wordt de motie Ouwehand/Van Bommel over een onafhankelijk onderzoek naar de EFSA (Kamerstuk 27428, nr. 221) uitgevoerd en wanneer krijgt de Kamer bericht over de resultaten hiervan?

Antwoord:

De motie Ouwehand/Van Bommel over de onafhankelijkheid van EFSA richt zich op EFSA in haar geheel, niet specifiek tot het gmo-panel of een van de andere panels. De Kabinetsreactie op genoemde motie wordt daarom op dit moment voorbereid door de minister van VWS als eerste beleidsverantwoordelijke voor voedselveiligheid, en afgestemd met de staatssecretarissen van EL&I en IenM. U zult deze reactie voor het einde van het jaar ontvangen.