
12 Noten

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op vragen gesteld in de eerste termijn vande behandeling van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor 2013 (33400-XII).

Noot 1 (zie item 5)

Kamerlid Frac- **Schriftelijk te beantwoorden vragen**
 tie

Graaf, M. de PVV **Vraag:**

Hoeveel boetes zijn uitgeschreven aan mensen die zonder verlaging van de flitsmarge geen boete zouden hebben gehad? Wilt u dit besluit terugdraaien?

Antwoord:

Ik heb de volgende cijfers gekregen van mijn collega van Veiligheid en Justitie: in de periode van 1 januari tot en met 31 oktober 2012 zijn er op 130-wegen 6576 boetes uitgedeeld voor overtredingen van de maximumsnelheid met 1, 2 of 3 km/h (na correctie voor meetfout).

Het schrappen van de ondergrens voor handhaving bij een maximumsnelheid van 130 km/h is op verzoek van uw Kamer ingevoerd.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Kan de staatssecretaris duidelijkheid geven omtrent de eerder gedane toezegging om het aanspreekpunt voor het IPCC te heroverwegen?

Antwoord:

Het KNMI is voor Nederland het zogenoemde «Focal Point»: het aanspreekpunt waarlangs de communicatie tussen de Nederlandse overheid en het IPCC verloopt. In het kader van de positionering van het KNMI t.o.v. de markt en overheid, zal de Kamer tevens worden geïnformeerd over de positionering van het Focal Point.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

VVD is voor duurzaam inkopen op basis van het principe 'total cost of ownership'. Waarom bestaat het beleid hiervoor al wel maar wordt dit niet actief gecommuniceerd?

Antwoord:

Communicatie over total cost of ownership vindt plaats via de website pianoo.nl en in diverse handvaten die via die website worden aangeboden aan overheidsinkopers. Daarnaast wordt in overleg met het bedrijfsleven gewerkt aan een samenhangende communicatiestrategie, waarbij ook aandacht besteed wordt aan de wijze waarop 'total cost of ownership' wordt toegepast. Communicatie zal in de eerste helft van 2013 plaatsvinden.

Er zijn ook projecten waar de markt direct via de uitvraag wordt gestimuleerd een duurzame oplossing aan te bieden. Bijvoorbeeld via geïntegreerde contracten, waarbij de inschrijver verantwoordelijk is voor een combinatie van aanleg en onderhoud.

Door Rijkswaterstaat en de Rijksgebouwendienst worden geregeld DBFM(O)-contracten (Design, Build, Finance, Maintain, Operate) toegepast. Daarmee wordt bevorderd dat inkoop plaatsvindt op basis van levensduurkosten, het gebruik van duurzame materialen en energiezuinigheid.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Kunt u een planning geven van SWUNG? En kunt u daarbij specifiek in gaan op de cumulatie van geluid?

Antwoord:

De uitwerking van de Swung-2 gebeurt in nauwe samenwerking met VNG en IPO. Het overleg is nog gaande, waarbij er bijzondere aandacht is voor de normen voor woningbouw nabij rijksinfrastructuur. In overleg met IPO en VNG wordt ook de cumulatie bekeken. Ik zal de Tweede Kamer naar verwachting in het eerste kwartaal 2013 over de hoofdlijnen en voortgang van Swung-2 informeren.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Tijdens het algemeen overleg over Cancun heeft de staatssecretaris toegezegd om het KNMI samen met drie beheerders van temperatuurdata samenwerking te laten zoeken om tot verbetering van data te komen. Kunt u deze toezegging voor het volgende AO over de aanstaande klimaatop nakomen?

Antwoord:

Mijn ambtsvoorganger heeft de Tweede Kamer bij brief van 7 juli 2011 (Kamerstuk 31793, nr. 59) geïnformeerd over de toen net gestarte evaluatie door een onderzoeksgroep van de Universiteit van Berkeley, Californië. Dit maakte een afzonderlijk, noodzakelijkerwijze kleinschaliger, onderzoek door het KNMI overbodig. De evaluatie door het klimaatteam van Berkeley is inmiddels gereed. Deze zal worden opgenomen in het nieuwe IPCC rapport dat in september 2013 zal verschijnen.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

De VVD streeft naar een kleinere overheid. Daarbij hoort ook een toets op KNMI-activiteiten (op basis van de Wet KNMI). Een evaluatie op dit punt is wenselijk.

Antwoord:

Op dit moment vindt met betrokkenen binnen en buiten het departement, waaronder met de meteo-bedrijven een intensieve discussie plaats over de toekomst van het KNMI, onder meer over de vraag welke activiteiten het KNMI zou moeten uitvoeren. Ik zal uw Kamer begin 2013 over de uitkomsten hiervan informeren.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Infrastructuur en Milieu werkt aan een nieuwe wet rond hygiëne en veiligheid zwembaden. Wat is de stand van zaken van het wetgevingstraject. In hoeverre is daar de veiligheid van de water-afzuiginstallatie in meegenomen?

Antwoord:

De herziening van de zwemwaterregelgeving ligt op koers. Inwerkingtreding wordt medio 2014 dan wel begin 2015 verwacht. Risico's voor vastzuigen onder water worden in deze regelgeving meegenomen. Overigens zijn hierbij meerdere departementen betrokken waar het de fysieke en sociale veiligheid betreft.

Dijkstra, R.J. VVD **Vraag:**

Op pagina 180 van de begroting wordt gerept over motie De Leegte/De Mos inzake uitvoering van de aanbevelingen gedaan door het Verwey-Jonker instituut over de handhaving milieuwetgeving. Wat is de stand van zaken?

Antwoord:

Ik heb een commissie onder leiding van de heer Zevenbergen gevraagd onderzoek te verrichten naar de casus Otapan en hierbij de aanbevelingen van het Verwey-Jonker Instituut te betrekken. Het rapport van de commissie wordt op 3 december aan mij aangeboden. Ik zal het rapport direct met een reactie van mijn kant doorsturen naar uw Kamer, met het oog op een Algemeen Overleg over dit onderwerp voor het kerstreces.

Bashir, F. SP **Vraag:**

Er zijn veel signalen over illegale taxi's. Gewone taxichauffeurs worden daar de dupe van. Weet de minister daarvan en is zij bereid daar iets aan te doen?

Antwoord:

Ja, ik ben daarvan op de hoogte. Ik heb samen met de taxibranche en de gemeenten stevig beleid ingezet om de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren en illegale taxi's tegen te gaan. Zo geldt sinds een jaar de nieuwe Taxiwet. Die geeft gemeenten bevoegdheden om zelf extra eisen te stellen. Verder worden sinds medio 2011 taxichauffeurs gescreend op goed gedrag en kan de ILT de chauffeurskaart schorsen bij veroordeling of verdenking van ernstig strafbare feiten tijdens de uitoefening van het beroep van taxichauffeur. Binnenkort wordt de boordcomputer taxi verplicht. Die bemoeilijkt in hoge mate frauduleus handelen. Daarnaast houdt de ILT samen met de politie, belastingdienst en RDW toezicht op de taxisector en legt zo nodig sancties op. Zo werken we aan een gezonde taximarkt voor chauffeurs, taxiondernemers en klanten.

Gerven,
H.P.J. Van

SP **Vraag:**

Gaat de staatssecretaris een einde maken aan de inspectievakantie of gaat zij de inspectie sterker maken? Hoe staat u tegenover de bezuiniging op de ILenT vanaf 2017 met € 12 mln. als we kijken naar de situatie bij de IGZ?

Antwoord:

Met de inspectievakantie uit het vorige regeerakkoord werd beoogd dat bedrijven niet onnodig door diverse inspecties worden bezocht. De ILT bereikt dit door waar mogelijk samen te werken met andere inspecties en door haar toezicht risicogebaseerd in te vullen. Dat wil zeggen dat bedrijven die het goed doen minder inspecties krijgen en bedrijven die het slechter doen intensiever toezicht krijgen. Waar mogelijk worden met de best presterende bedrijven convenanten afgesloten. Daarmee wordt de beschikbare inspectie capaciteit effectiever ingezet.

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 hierbij het primaire proces te ontzien of in ieder geval zoveel mogelijk te ontlasten, door deze reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en de overhead. Daarnaast wordt ingezet op beperking van de huisvestings- en overige facilitaire kosten. De omvang van de taakstelling kan naar verwachting volledig worden ingevuld zonder het primair proces aan te tasten.

Een vergelijking met de situatie bij de IGZ is in mijn ogen niet aan de orde.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

Als er op 2 januari 2013 een ramp uitbreekt, en er alleen een RUD op papier bestaat, wie is er dan verantwoordelijk?

Antwoord:

Het bevoegd gezag is altijd verantwoordelijk. RUD's zijn namelijk zogenaamde *shared service* organisaties; zij verrichten taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving in opdracht van het bevoegd gezag. Er is dus geen sprake van een overdracht van verantwoordelijkheden (of bevoegdheden) naar een RUD. Gemeenten en provincies blijven als bevoegd gezag dus te allen tijde verantwoordelijk.

RUD's spelen verder geen formele rol bij het bestrijden van de gevolgen van rampen of calamiteiten. Daarvoor staat de Veiligheidsregio aan de lat; deze kan de RUD uiteraard wel inschakelen voor het geven van informatie, het geven van adviezen of het verlenen van technische bijstand.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

a) Kunt u een einde maken aan de praktijk van controle op afspraak?

b) Bent u bereid voldoende capaciteit in te zetten voor voldoende handhaving?

Antwoord:

a) Van controle op afspraak is sprake bij BRZO-inspecties door de gezamenlijke toezichthouders van provincie of gemeente, de Inspectie-SZW en de Veiligheidsregio.

b) Ja. Bij de bezuiniging zal het primaire proces zoveel mogelijk worden ontzien door deze reductie vooral te realiseren bij de stafdirecties en de overhead. Daarnaast wordt ingezet op beperking van de huisvestings- en overige facilitaire kosten. De omvang van de taakstelling kan naar verwachting volledig worden ingevuld zonder het primair proces aan te tasten.

Vries, A.A. PvdA **Vraag:**
de

Wanneer denkt minister de Structuurvisie wind op land aan de Tweede Kamer aan te bieden?

Antwoord:

De ontwerp-structuurvisie Windenergie op Land zal begin 2013 verschijnen. Op dit moment wacht ik nog op het definitieve bod van de Provincies. Op deze gebieden zal de ontwerp-Structuurvisie gebaseerd zijn. Daarmee moet voldoende ruimte gevonden worden voor het realiseren van de afgesproken 6000 MW. Het betreft een Rijksstructuurvisie waarbij is afgesproken – conform motie-Dijkers – dat de provinciale zoekgebieden de basis vormen voor de Structuurvisie; deze gebieden zullen in de planMer worden meegenomen. Met de Structuurvisie wordt het ruimtelijk kader vastgelegd waarmee Rijk en provincies aan de slag kunnen.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

Wilt u één lijn trekken met betrekking tot eenduidige regels voor milieuzonering voor personenauto's in binnensteden en een voorbeeld aan de Duitse situatie nemen?

Antwoord:

Vooralsnog heeft alleen de gemeente Utrecht concrete voornemens geuit om een milieuzone voor personenauto's in te stellen. Als er meerdere steden zijn met dergelijke plannen zal ik streven naar een uniform toegangsregime, dit via het aanwijzen in het relevante besluit. Er zijn inmiddels goede ervaringen met afspraken over de inrichting van de milieuzones voor vrachtauto's in twaalf gemeenten. Op dezelfde wijze hebben we dit ook gedaan voor de milieuzones voor vrachtwagens.

In Duitsland wordt gewerkt met een systeem met stickers. In Nederland bestaat reeds een systeem met kentekenherkenning voor de milieuzones voor vrachtverkeer. Een dergelijk systeem zorgt voor weinig administratieve lasten, omdat er niet vooraf een sticker of vergunning aangevraagd hoeft te worden.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

Bent u bereid met bedrijven in gesprek te gaan om toevoeging van microplastics in cosmetica te stoppen?

Antwoord:

Ik heb over microplastics contacten gelegd met het bedrijfsleven, onder meer via een stakeholderbijeenkomst op 11 oktober jl. en door aan te sluiten bij een initiatief van EZ om te komen tot een mogelijke Green Deal. Verder heb ik de Stichting De Noordzee een financiële bijdrage gegeven voor het project My-Beach dat gericht is op bewustwording van burgers. Stichting De Noordzee stimuleert grootwinkelbedrijven over te stappen op duurzame cosmeticaproducten zonder microplastics.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

Zijn de huidige regels voor luchtkwaliteit nog wel in alle situaties toepasbaar? Moet de huidige regelgeving voor luchtkwaliteit worden aangepast voor situaties zoals bij de A10?

Antwoord:

Naar aanleiding van de motie-Van Tongeren (30 175, nr. 120) heeft het RIVM op basis van een steekproef geconcludeerd dat voor geen van de onderzochte situaties een andere methode had moeten worden gebruikt. Zoals mijn ambtsvoorganger en ik in brieven van 30 oktober (30 175, nr. 151) en 19 november jl. uitte hebben gezet wordt regelmatig getoetst of de berekeningen en de gemeten werkelijkheid niet te ver uiteen lopen. Mijn conclusie is dat de systematiek zoals die nu wordt gehanteerd de best mogelijke manier is. De zeer specifieke situatie op één punt langs de A10-West is voor mij geen aanleiding om deze systematiek te herzien.

Fokke, H. PvdA **Vraag:**

Wanneer zijn alle RUD's echt operationeel?

Antwoord:

De RUD's zullen naar verwachting medio 2013 operationeel zijn. Ik verwijs naar mijn brief van 19 november jl waarin een overzicht van de stand van zaken is gegeven.

Rouwe, S. CDA **Vraag:**

de

Is de minister bereid het TEN-T netwerk voor steun in Europees verband uit te breiden met binnenhavens zoals Tiel, c.a. Welke acties wilt u hiervoor ondernemen?

Antwoord:

- De Transportraad heeft eerder al overeenstemming bereikt over de concept-verordening voor TEN-T en de huidige uitkomst was het maximaal haalbare.
- Nederland hecht aan objectieve criteria en een robuust netwerk om de beperkte middelen effectief in te kunnen zetten.
- Het is nu aan het Europees Parlement om met amendementen te komen.
- Het Europees Parlement heeft inderdaad een groot aantal amendementen ingediend, ook ten aanzien van genoemde binnenhavenprojecten.
- Een akkoord is voorzien begin 2013. Ik wacht de stemming over de amendementen van het Europees Parlement met belangstelling af.

Rouwe, S. CDA **Vraag:**
de

Ik wil graag aandacht vragen voor regelgeving voor (kleine) schepen. Dit komt vaak voort uit het CCR. Wij hebben meerdere malen aangegeven dat deze regelgeving voor kleine schepen moet worden opgeschort. Hoe staat het daarmee?

Antwoord:

– Daar waar regelgeving de rentabiliteit en exploitatie van de binnenvaart onnodig negatief beïnvloedt, zie ik een rol voor de rijksoverheid. Dit is in lijn met het kabinetsbeleid om onnodige regeldruk te verminderen.

– Ik blijf mij daarom, ook in de CCR, sterk maken voor het beperken van onnodige regeldruk en het bevorderen van de kwaliteit van de regelgeving. Dat geldt voor de binnenvaart in haar geheel.

– Ik heb u onlangs per brief aangegeven, dat ik begin december uw Kamer nader zal informeren over de voortgang van mijn inspanningen in de CCR, ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Binnenvaart van 19 december as.. Daarin zal ik tevens de laatste actualiteit van het overleg in de CCR betrekken.

Rouwe, S. CDA **Vraag:**
de

Het is positief dat de overheid minder regels oplegt omtrent ruimtelijke ordening. Dit moet echter niet vervangen worden door regels van de provincie. Zo bemoeit Noord-Holland zich ermee waar een supermarkt in de gemeente Waarland moet komen. Wil de minister doorgeven aan de provincie dat dit niet de bedoeling is?**Antwoord:**

– In de Bestuursafspraken 2011–2015 heeft het (vorige) kabinet met provincies en gemeenten afgesproken dat zij de lijn van dereguleren en het bieden van ruimte voor maatwerk doorzetten.

– Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) hebben we het nationaal ruimtelijk beleid gereguleerd. En met de andere overheden ook afgesproken ruimte te bieden en terughoudend te zijn in hun regelgeving.

– Ook in het kader van de herziening van het omgevingsrecht ben ik in gesprek met de andere overheden. Een bestuurscultuur, waarin vertrouwen en ruimte geven centraal staan, maakt daar nadrukkelijk onderdeel van uit.

– Als provinciale verordeningen of gemeentelijke bestemmingsplannen conflicteren met nationale belangen kan het Rijk achteraf ingrijpen met de middelen (zoals vernietiging) uit de Wet revitalisering generiek toezicht. Ook kan ik decentrale overheden bestuurlijk aanspreken als de regeldruk ruimtelijke ontwikkelingen in de weg staat. In het door de heer de Rouwe genoemde geval, ga ik voor deze case in gesprek met de provincie. Dit om te bezien of hier onnodige ingegrepen is of dat er in dit geval terecht is ingegrepen.

Mulder, A.H. CDA **Vraag:**

CDA hecht er waarde aan recycling en hergebruik van grondstoffen. Maatregelen moeten niet alleen gericht zijn op de achterkant, maar ook op de voorkant: hoe kan je inzetten op een zo optimaal mogelijk ontwerp? In dat kader: – Hoe staat het met het grondstoffenloket? – Kan de staatssecretaris duidelijkheid geven over microplastics in cosmetica?

Antwoord:

Naar de haalbaarheid van het grondstoffenloket wordt onderzoek gedaan in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. Momenteel wordt het kader voor het onderzoek afgestemd.

Ik heb over microplastics contacten gelegd met het bedrijfsleven, onder meer via een stakeholderbijeenkomst op 11 oktober jl. en door aan te sluiten bij een initiatief van EZ om te komen tot een mogelijke Green Deal. Verder heb ik de Stichting De Noordzee een financiële bijdrage gegeven voor het project My-Beach dat gericht is op bewustwording van burgers. Stichting De Noordzee stimuleert grootwinkelbedrijven over te stappen op duurzame cosmeticaproducten zonder microplastics.

Mulder, A.H. CDA **Vraag:**

Het CDA is positief over de nieuwe Pallas-reactor in Petten, aangezien deze voldoet aan de hoogste milieueisen (en de lessons learned uit Japan). Daarnaast is het CDA positief over de stimulans die een en ander heeft op de werkgelegenheid in die regio, terwijl met behulp van de kernreactor het onderzoek naar een medicijn voor kanker naar een hoger plan kan worden gebracht. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Antwoord:

Ik zal de positieve reactie van het CDA doorgeven aan mijn collega van EZ die over dit dossier gaat.

Mulder, A.H. CDA **Vraag:**

In de Structuurvisie windenergie op land wordt aangegeven dat windenergie belangrijk is. De vraag is hoe we het aandeel duurzame energie van 16% in 2020 gaan verdelen over de verschillende manieren. Wat is hierover de visie van de minister? Wilt u ons deze visie sturen? Hierbij is het tijdpad belangrijk anders redenen we het niet.

Antwoord:

De taakstelling duurzame energie is met dit Regeerakkoord verhoogd van 14 naar 16%. De 14% duurzame energie was vertaald naar 6000 MW windenergie op land. Daarover loopt op dit moment het overleg met de provincies. Het 'bod' van de provincies wordt vastgelegd in prestatieafspraken per provincie. Deze moeten optellen tot 6000 MW. Hoe de 2% extra duurzame energie zal worden vertaald, moet nog uitgewerkt worden. Daarbij zal ook gekeken worden of dit alleen via windenergie op land zal moeten worden bereikt of dat ook naar andere vormen van duurzame energie zal worden gekeken. Dit zal gebeuren op initiatief van EZ (eerstverantwoordelijke voor duurzame energie) in nauwe samenwerking met mijn ministerie. Waar het gaat om wind op land zijn ook de provincies hierbij betrokken. De Structuurvisie Wind op Land komt begin 2013 naar uw Kamer met daarin voldoende gebieden om de 6000 MW windenergie te realiseren. Het tijdpad van de te realiseren 6000 MW in 2020 blijft hiermee binnen bereik.

Mulder, A.H. CDA **Vraag:**

Doel duurzame energie is aandeel van 16% in 2020. Bij stook biomassa zal hiervoor belangrijk zijn, al dan niet met sde+subsidie. Voor hoogwaardige biomassa zal dit dan gaan om resthout en geen speciaal gekapt hout. Hiervoor moet het toetsingkader worden aangepast. Het grootschalig bij storten van bijvoorbeeld hout geeft op de lange termijn geen profijt. Wilt u in de routekaart 2050 opnemen hoe u hiermee om wilt gaan?

Antwoord:

In de klimaatbrief 2050 stond als een van de robuuste elementen voor een 80-95% CO2 reductie in 2050 het inzetten van biomassa genoemd. Een van de vragen die daarbij gaat spelen is waar, in welke mate en op welke termijn de inzet van biomassa gerealiseerd moet worden. Deze vragen zullen door mij bij mijn visieontwikkeling op het klimaatbeleid worden meegenomen. Ten behoeve daarvan heb ik het inzetten van biomassa als vraagstelling meegegeven bij het onderzoeksprogramma van het PBL.

Veldhoven- D66 **Vraag:**

van der Meer, S. Van

Er is t/m 2020 een tekort van 4 miljard op de uitvoering van het onderhoud. Wel worden er nog steeds lintjes geknipt ten gevolge van de aanleg van nieuwe infrastructuur. Waarom wel extra geld voor aanleg en niet voor onderhoud?

Antwoord:

Juist omdat bezuinigen op beheer en onderhoud kunnen leiden tot problemen in de toekomst heb ik er vorig jaar voor gekozen, de door de mevrouw Van Veldhoven genoemde de beheer- en onderhoudsproblematiek (omvang ca. 4,8 miljard), op te lossen. Daarbij heb ik gekozen voor een mix aan maatregelen bestaande uit versobering, efficiency (€ 1 miljard) en een aanzienlijke hoeveelheid extra middelen te reserveren van € 3,8 miljard. Dit om beheer en onderhoud op een verantwoord peil uit te voeren, waardoor problemen niet naar de toekomst worden verschoven.

Mulder, A.H. CDA **Vraag:**

Emissiehandel is een belangrijke bouwsteen voor klimaatbeleid. Wel zijn er te veel gratis rechten weggegeven en teveel rechten tegen lage prijzen; ergo geen prikkel voor investeren in duurzaamheid. Aan welke ETS-plannen van de Europese Commissie geeft dit kabinet steun?**Antwoord:**

Het recente verslag van de Europese Commissie vormt een goed startpunt voor het ontwikkelen van maatregelen om het ETS structureel te versterken.

Zoals toegezegd stuur ik de Kamer voor het Algemeen Overleg Klimaat op 29 november een eerste appreciatie van het kabinet over het verslag van de Commissie

Veldhoven- D66 **Vraag:**

van der Meer, S. Van

Helpt de staatssecretaris de centrale overheden als bij duurzame inkoop? Bijvoorbeeld als het gaat over schone bussen?

Antwoord:

Op de website van PIANOo worden alle beschikbare instrumenten, zoals handleidingen en criteria, voor duurzaam inkopen aangeboden. PIANOo organiseert geregeld activiteiten op het brede terrein van inkopen, waarbij ook duurzaamheid aan de orde komt, en heeft onder meer ook een helpdeskfunctie.

Daarnaast wordt gezamenlijk met de (markt)partijen die in juni 2011 het Advies Duurzaam Inkopen hebben uitgebracht een communicatie- en implementatieplan voorbereid gericht op alle overheden, om hen actief verder te informeren en ondersteunen bij het oppakken van professioneel duurzaam inkopen.

Veldhoven- van der Meer, S. Van	D66	<p>Vraag:</p> <p>In de begroting worden doelen, indicatoren en schuiven onvoldoende toegelicht. Hoe is de minister voornemens om hier verbetering in aan te brengen? En wat gaat u doen met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer?</p> <p>Antwoord:</p> <p>Zoals ik de Ontwerpbegroting 2013 en in mijn brief «Beantwoording feitelijke vragen in het kader van het Begrotingsonderzoek lenM» van 19 november jongstleden heb aangegeven is er in de Ontwerpbegroting 2013 inderdaad nog niet voor alle beleidsdoelstellingen sprake van een sluitende set van indicatoren en kengetallen. Dit heeft te maken met feit dat verantwoord begroten pas recent rijksbreed is geïmplementeerd. Ik streef ernaar om de Begroting 2014 te voorzien van een set aan indicatoren en kengetallen die mijn verantwoordelijkheid conform «Verantwoord Begroten» afdekt. De brief aan uw Kamer van de Algemene Rekenkamer van 6 november jongstleden (kamerstuk 33400-XII, nr. 6) zal ik hierbij in lijn met mijn bovengenoemde brief van 19 november betrekken.</p> <p>Ten aanzien van kasschuiven heb ik in dezelfde Kamerbrief aangegeven dat zowel in bijlage 2 als in verdiepingsbijlage 8 bij het Infrastructuurfonds inzicht in alle kasschuiven wordt gegeven.</p>	Veldhoven- van der Meer, S. Van	D66	<p>Vraag:</p> <p>Er wordt bezuinigd op het onderhoud door meer overdag te werken. Bent u bereid om dit te compenseren via een extra impuls voor het programma Beter Benutten?</p> <p>Antwoord:</p> <p>Om budget en ambitie bij Beheer en Onderhoud met elkaar in overeenstemming te brengen heb ik vorig jaar een pakket aan maatregelen getroffen. Ik heb gezocht naar versoberingsmaatregelen die het minst effect hebben op onze doelen. Het overdag in plaats van 's nachts werken is daar een onderdeel van. Voor alle wegen zullen de werkbare uren worden opgerekt waarbij rekening houdend met de files, goed zal worden gekeken wanneer eerder kan worden begonnen of later kan worden opgehouden. Het budget van beter benutten is niet bedoeld om ter compensatie van dit type bezuinigingen.</p>
Rouwe, S. de	CDA	<p>Vraag:</p> <p>CDA is het eens met de 'oldtimer'-lijn, vanuit milieuo-optiek. Roept wel de vraag op in hoeverre milieuzones nodig zijn. Graag een reactie van de minister.</p> <p>Antwoord:</p> <p>Gemeenten hebben een zelfstandige bevoegdheid tot het instellen van milieuzones. Het aanpassen van de fiscale regels om het gebruik van oldtimers te ontmoedigen zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dit zal in de gesprekken met gemeenten over dit onderwerp benadrukt worden.</p>	Dik-Faber, R.K.	CU	<p>Vraag:</p> <p>Is de staatssecretaris bereid om alle aanbestedingen te toetsen op de voetafdruk, de hergebruikfactor en het energiegebruik in de hele cyclus?</p> <p>Antwoord:</p> <p>Voor veel productgroepen waarvoor in het kader van duurzaam inkopen criteria zijn ontwikkeld, wordt periodiek gekeken wat de meest relevante milieu-aspecten zijn en worden daarvoor criteria ontwikkeld of geactualiseerd. Het beoordelen van de voetafdruk vergt data en methoden die voor de meeste productgroepen niet beschikbaar zijn. Hergebruik en het energiegebruik gedurende de levenscyclus worden waar relevant meegenomen.</p> <p>Voor diverse productgroepen, met een beperkter inkoopvolume en milieu-impact, zijn geen milieucriteria opgesteld. De focus wordt gelegd op prioritaire productgroepen, zoals ook eerder door de Kamer is gevraagd.</p>
Veldhoven- van der Meer, S. Van	D66	<p>Vraag:</p> <p>Is minister bereid vóór het MIRT te bekijken waar we de meeste filereductie per euro bewerkstelligen?</p> <p>Antwoord:</p> <p>Ja. Wij beschikken reeds over een instrument waarmee deze vraag kan worden beantwoord. Voor alle MIRT-projecten wordt in de verkenningsfase een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Deze maakt zichtbaar wat als reistijd-baten en filereductie van een project (in diverse varianten) mag worden verwacht. Daarmee helpt de MKBA ook om het economische verdienvermogen van projecten in beeld te brengen.</p>			

Dik-Faber,
R.K.

CU **Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid om onderzoek te doen of CO2-emissierechten toegekend kunnen worden aan bedrijven voor innovatieve productiemethoden waarmee CO2-uitstoot bewezen duurzaam wordt vastgelegd?

Antwoord:

Voor bedrijven onder emissiehandel geldt dat ze CO2-voordeel hebben als ze minder of geen emissies uitstoten. Ze hoeven dan minder of geen CO2-rechten in te leveren bij de emissieautoriteit. Welke bedrijven onder emissiehandel rechten krijgen ligt vast in recentelijk voor de periode 2013–2020 geharmoniseerde Europese regels.

Over mogelijke toewijzing van rechten aan projecten buiten emissiehandel (zogenaamde domestic offsets) is onderzoek gedaan; het resultaat heeft de Kamer op 2 oktober j.l. ontvangen (Kamerstuk 32667, nr. 25). Dit onderzoeksrapport is geagendeerd bij het AO Klimaat op 29 november.

Dik-Faber,
R.K.

CU **Vraag:**

a. Hebben de provincies voldoende gebieden aangewezen voor de realisatie van de oude ambitie voor windenergie op land van 6000 megawatt?

b. Kan de minister de provincies vragen alvast 8000 megawatt om gebieden aan te wijzen?**Antwoord:**

Het IPO heeft aangegeven half december met een bod te komen dat voldoende gebieden bevat om 6000 MW wind op land in 2020 te kunnen realiseren. Dit is bestuurlijk zo afgesproken. Deze gebieden maken onderdeel uit van de Structuurvisie Wind op Land, en bieden daarmee het ruimtelijk kader voor windenergie op land. De Structuurvisie biedt tevens een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen en mogelijke uitbreidingen van windenergie. In het kader van de verhoging van de duurzame energiedoelstelling moeten we bekijken op welke wijze deze aangevuld kan worden, voordat we aanvullende vragen aan de provincie gaan stellen.

Dik-Faber,
R.K.

CU **Vraag:**

Kunt u een reactie geven op mijn plan om P+R voorzieningen te monitoren, en op de steun die de heer Elias daar ook voor uitsprak?

Antwoord:

Voor de bereikbaarheid van steden is het denken van deur-tot-deur erg belangrijk. P&R terreinen kunnen een belangrijke rol spelen in het verbeteren van de keten en daarmee de bereikbaarheid van de steden. In het kader van het actieplan groei op het spoor worden er de komende jaren 10.000 P+R plekken aangelegd met cofinanciering vanuit mijn ministerie. Daarnaast sluit ik in het programma Beter Benutten samen met mijn regionale partners en bedrijfsleven in de drukste gebieden van het land slimme deals. Deze betreffen o.a. de realisatie en uitbreiding van enkele P+R voorzieningen. Bijvoorbeeld in Brabant, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Haaglanden. Onderdeel van het programma beter Benutten is het monitoren van de effecten van alle maatregelen, dus ook de effecten van deze nieuwe P+R terreinen. Veel van de huidige P&R terreinen zijn in het bezit van regionale overheden. De beleidsverantwoordelijkheid voor deze plekken ligt bij die regionale partners. Het is daarom aan hen om het effect te monitoren en te sturen. Een landelijke monitor voegt daar niets aan toe en is mijn inziens daarom niet gewenst.

Dik-Faber,
R.K.

CU **Vraag:**

Wil RWS het percentage hergebruikt asfalt meenemen in de aanbestedingen?

Antwoord:

Ja, dat is zelfs nu al het geval omdat duurzaam materiaalgebruik (dus ook hergebruik) een van de aspecten is die nu al meewegen bij aanbestedingen door Rijkswaterstaat.

De milieukosten van de inschrijving worden bepaald met het instrument Dubocalc. Direct hergebruik van asfalt (dus ter plekke zonder extra transportbewegingen) leidt tot een lagere milieukosten-indicator (er is geen extra CO2 uitstoot) en daarmee tot voordeel bij gunning.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

Windenergie op land. Is 6000 megawatt nog steeds het doel? Hoe wordt dit over de provincies verdeeld? Heeft de provincie (i.c. Noord-Holland) wel de autoriteit om dergelijke schone energieprojecten tegen te houden (lees: een stop te zetten op nieuwe vergunningen)?

Antwoord:

In de Structuurvisie Wind op Land is 6000 MW het uitgangspunt. Het IPO zal met een gedragen voorstel komen hoe deze opgave over de provincies wordt verdeeld. Het IPO-bod is mede gebaseerd op de eigen opgaven van de provincies, onder andere de opgave van Noord-Holland. De verantwoordelijkheid voor een voldragen bod ligt bij het IPO.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

Moerdijk, Odfjell en Chemiepack hebben elkaar snel opgevolgd ondanks mooie woorden om het één en ander te verbeteren. Het betreft de veiligheid van de chemiesector. Wat gaat dit kabinet doen om deze problematiek echt op te lossen? Wanneer kunnen de inwoners van Nederland op rekenen dat de zaak op orde is. Graag een concrete datum.

Antwoord:

De veiligheid bij de chemische industrie is in eerste aanleg de verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf. Het bedrijfsleven geeft hiervoor onder meer uitvoering aan het «actieplan Veiligheid voorop».

Om toezicht en handhaving op de BRZO bedrijven verder te professionaliseren gaan daarnaast in 2013 de regionale omgevingsdiensten (RUD's) van start, waarvan er zes een specialisatie krijgen voor BRZO (en IPC 4) bedrijven. Deze BRZO diensten zullen de landelijk uniforme handhavingsstrategie toepassen en voldoen aan kwaliteitscriteria op het gebied van kennis en ervaring van inspecteurs. Dit wordt wettelijk geborgd.

Tot slot wijs ik u op het onderzoek dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid momenteel uitvoert naar de stillegging van Odfjell. Daarbij zal ook naar het systeem van vergunningverlening, toezicht en handhaving worden gekeken. Het onderzoek wordt naar verwachting voor de zomer afgerond.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

In het buitenland is gebleken dat burgerparticipatie in windmolens het draagvlak voor windmolens sterk vergroot. Is de minister bereid aan burgerparticipatie te werken?

Antwoord:

Windenergie wordt gerealiseerd door marktpartijen. Onderdeel van het ontwikkelingsplan is een participatietraject. Marktpartijen besteden hier steeds meer aandacht aan, en ik zal dat samen met de minister van EZ blijven stimuleren. Burgerparticipatie is daarnaast een verplicht onderdeel van de ruimtelijke orderingsprocedure. Daaraan hecht ik veel belang. Voor de Structuurvisie Wind op Land zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd voor burgers en maatschappelijke organisaties.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

Komt er een wegwerp OV Chipkaart om problemen op te vangen zolang kinderziekten nog niet uit het systeem zijn? Wat is de stand van zaken?

Antwoord:

NS heeft aangegeven een incidentele papieren chipkaart te willen introduceren voordat het papieren (voltariefs)kaartje wordt afgeschaft. Zoals ik in mijn brief van 12 juni aan Uw Kamer heb aangegeven is dit kaartje bedoeld om het voor de incidentele reiziger zonder OV-chipkaart makkelijk te maken toch met het OV te blijven reizen (Kamerstuk 23645, nr. 517). Het kaartje is vergelijkbaar met losse kaartjes die bijvoorbeeld in de bus kunnen worden gekocht. Naar verwachting is dit alternatief voor de reguliere OV-chipkaart in het najaar van 2013 beschikbaar.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

Is de minister bereid de APK voor auto's aan te scherpen, zodat het hele wagenpark schoner wordt?

Antwoord:

Momenteel zijn er geen aanwijzingen dat aanpassingen in de APK het wagenpark schoner kunnen maken.

Wel wordt momenteel gekeken of er aanleiding en mogelijkheid is om het functioneren van roetfilters op dieselauto's in de APK te controleren

Tongeren,
L. Van

GL **Vraag:**

Waarom blijft u de logische oplossing van rekening rijden steeds uitstellen? Is dit vanwege vloekende VVD'ers in achterzaaltjes? Rekening rijden komt uiteindelijk toch, dus waarom onderzoekt u niet vast hoe dit het beste kan?

Antwoord:

Ook dit kabinet van VVD en PvdA heeft niet gekozen voor rekeningrijden, omdat dit een systeem van hoge kosten met zich brengt en onzekerheid in implementatie oplevert. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het kabinet in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren – met het Programma Beter Benutten – en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Dit gebeurt bijvoorbeeld door gebruikers optimaal te informeren over keuzemogelijkheden. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Met deze mix zet het kabinet in op een positief beleid, dat een goed alternatief is voor rekening rijden.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

De SGP is niet gelukkig met het opdoeken van de WGR+ versus RUD. Is de staatssecretaris bereid de RUD's opnieuw tegen het licht te houden? De RUD is als extra bestuurslaag niet nodig. Hoe verhoudt zich dit overigens tot ontmanteling van waterschappen?

Antwoord:

RUD's verschillen substantieel van WGR+-regio's. Van tegenstrijdigheid is geen sprake.

RUD's zijn shared service organisaties die in opdracht van het bevoegd gezag, gemeenten en provincie, taken uitvoeren op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving, waarvan IPO, VNG en Rijk gezamenlijk hebben vastgesteld dat deze op bovenlokaal niveau moeten worden uitgevoerd. Met de RUD's wordt geen nieuwe bestuurslaag met eigenstandige bevoegdheden opgetuigd. Daarom valt er ook geen parallel te trekken met de waterschappen die wel een eigen, functionele, bestuurslaag vormen.

Tongeren,
L. Van

GL **Vraag:**

Waarom worden niet alle projecten meegenomen in de Rijkscoördinatieregeling?

Antwoord:

In de motie-Dijkers wordt nadrukkelijk gevraagd de verantwoordelijkheid voor het aanwijzen van gebieden bij de provincies neer te leggen. Een aantal RijkscoördinatieRegeling (RCR)-projecten valt buiten deze gebieden. Deze RCR's zijn conform de motie-Dijkers tijdelijk 'bevoren'. Mocht onverhoopt blijken dat er onvoldoende Megawatts kunnen worden gerealiseerd binnen de zoekgebieden, dan kunnen deze RCR's als nog in behandeling worden genomen.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Kunt u ingaan op de keerzijde van vuurwerk, met name illegaal, zwaar vuurwerk. De overheid zou flink heffing op vuurwerk moeten leggen. Graag een reactie.

Antwoord:

Het verhogen van de prijs van het legale vuurwerk door middel van een heffing zal leiden tot een verhoging van de handel in illegaal vuurwerk en zal daarom geen bijdrage leveren aan het gewenste doel: het beperken van de schade die optreedt bij het afsteken van vuurwerk.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**
E.

Wil de minister uitspreken dat zij staat voor het borgen van het belang van schoon drinkwater en niet de korte-termijn belangen laten prevaleren?

Antwoord:

Vanzelfsprekend sta ik voor het belang van schoon drinkwater. Ik zal u voor de zomer 2013 informeren over de drinkwaterkwaliteit in Nederland. Daarin geef ik aan wat er is gebeurd om de goede kwaliteit van ons drinkwater op dit niveau te houden. Daarnaast richt ik mijn beleid op de bescherming van drinkwaterbronnen met de inzet de mogelijke belasting van deze bronnen met stoffen zoals gewasbeschermingsmiddelen en geneesmiddelen, zoveel mogelijk te beperken door normstelling, monitoring en afspraken met de drinkwaterbedrijven.

Tongeren, GL **Vraag:**
L. Van

Er zit niemand in de Raad voor de Leefomgeving uit de oude adviesraad gevaarlijke stoffen, dit heeft de vorige staatssecretaris wel toegezegd. De staatssecretaris zegt nu dat Eelko Dijkstra hier de expert voor is, deze heeft echter medicijnen gestudeerd. Hoe wordt nu de kennis van gevaarlijke stoffen gewaarborgd?

Antwoord:

Zoals ik de Kamer eerder in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Jansen (d.d. 21 augustus 2012, aanhangsel handelingen 2011–2012, nr. 3262) heb aangegeven, is er geen lid uit de voormalige Adviesraad Gevaarlijke stoffen benoemd tot lid van de Rli. Besloten is om de heer Dykstra voor te dragen voor benoeming omdat hij kennis van gevaarlijke stoffen en externe veiligheid combineert met een internationaal gezaghebbende positie inzake overstromingsrisico's en de beheersing daarvan. Daarmee is hij op meer terreinen van het brede werkveld van de Rli goed inzetbaar.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**
E.

Hoe worden de maatschappelijke kosten en baten bepaald, van projecten? Hoe worden de kosten van het schrappen van groen (zoals bij Amelisweerd en het Groene Hart) hierin meegenomen?

Antwoord:

De kosten en baten worden bepaald conform de Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Een kosten-batenanalyse conform de leidraad OEI neemt een breed scala aan welvaartseffecten mee, die samen het maatschappelijke rendement van een investeringsproject weergeven. De welvaartseffecten zijn onder te verdelen in kosten en baten. De omvang van de welvaartseffecten is te bepalen aan de hand van kengetallen. De kengetallen worden gebruikt om de economische effecten van projecten in geld uit te drukken. In de leidraad zijn onder meer kengetallen opgenomen voor natuur en leefbaarheid (bv. kengetal biodiversiteit en landschap). Als natuureffecten (nog) niet gekwantificeerd kunnen worden dan wordt dit aangegeven.

Bisschop, R. SGP **Vraag:**

Hoe gaat de minister paal en perk stellen aan de toenemende agressie tegen wegwerkers om deze mensen te beschermen?

Antwoord:

Agressie tegen werknemers en in dit geval wegwerkers keur ik per definitie af. RWS zet zich maximaal in voor de veiligheid van de wegwerkers. Dit doet RWS preventief door vooraf, via internet (vanAnaarBeter.nl), persberichten en bebording op bouwlocatie te communiceren over geplande werkzaamheden zodat de weggebruiker niet wordt verrast. RWS roept weggebruikers daarbij op om het hoofd koel te houden, zich te houden aan de maximum snelheid, voldoende afstand te houden, mede weggebruikers de ruimte te geven en tijdig te ritzen. Daarnaast wordt middels barrières een fysieke scheiding aangebracht om de wegwerker te beschermen.

In geval van daadwerkelijke agressie volgt dan mogelijk aangifte.

Ouwehand, PvdD **Vraag:**
E.

Is de staatssecretaris bekend met het feit dat gemeenten snippergroen verkopen om gaten in de gemeentelijke begrotingen te dichten? Is de staatssecretaris bereid om gemeenten aan te spreken op het belang van voldoende groen in de directe leefomgeving?

Antwoord:

Het begrotingsbeleid en woonbeleid van gemeenten zijn een onderwerp en die mijn collega's van BZK en Wonen en de Rijksdienst aangaat, ik zal uw vraag aan hen doorgeleiden.

Dik-Faber, CU **Vraag:**
R.K.

Kan de minister reactie geven op het voorstel uit de sector om rente op sloopfondsgeld in te zetten op het project innovatieschuur?

Antwoord:

– Ik ondersteun de intenties van de sector om te werken aan innovatieve oplossingen voor het duurzamer maken van, met name ook bestaande, binnenschepen.

– Mijn ministerie heeft hiertoe de afgelopen jaren al € 2,5 mln. beschikbaar gesteld voor zogenaamde Milieuveterplannen, die bedoeld zijn om kosteneffectieve oplossingen voor duurzamere schepen te bevorderen.

– Ik heb uw Kamer per brief van 4 juli 2012 (Kamerstuk 33000-A, nr. 87) reeds gemeld bereid te zijn de resultaten van deze plannen actief te delen met de initiatiefnemers van de Innovatieschuur, opdat beide acties elkaar maximaal kunnen versterken.

– De plannen voor de Innovatieschuur verkeren overigens nog in een pril stadium. De initiatiefnemers hebben aangegeven eerst hun plannen nader te willen uitwerken, alvorens deze voor reactie voor te leggen aan o.a. mijn ministerie. Ik wacht de voorstellen daarom af.