

Vergaderjaar 2015–2016

**34 485 XII**

**Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**Nr. 3**

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 9 juni 2016 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 17 juni 2016 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

### Vraag 1

Kunt u in het vervolg bij alle Infrastructuur en Milieu (IenM)-begrotingswetten de verplichtingenmutaties boven de grenswaarde inzichtelijk maken met een toelichting? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord:

Bij het opstellen van de begrotingswetten volg ik de Rijksbrede kaders zoals vastgelegd in de Rijksbegrotingsvoorschriften. Dit betekent dat indien het totaal van de verplichtingenmutaties op een artikel boven de Rijksbrede grenswaarden uitkomt deze mutatie door mij van een toelichting wordt voorzien.

### Vraag 2

Wat is de taakstelling «VenJ en Migratie» en waarom wordt deze opgelegd aan IenM? Kunt u toelichten hoe deze taakstelling precies zal worden ingevuld op de verschillende IenM-begrotingen? Ten koste waarvan gaat de taakstelling VenJ en Migratie?

#### Antwoord:

Ter gedeeltelijke dekking van de intensiveringen op de VenJ-begroting in de jaren 2016 tot en met 2018 wordt € 50 mln. per jaar naar begrotingstotaal verdeeld over de verschillende departementen, zie de begrotingsbrief van de Minister van VenJ van 20 november 2015. Ter dekking van de intensiveringen voor migratie is bij Najaarsnota een rijksbrede taakstelling afgesproken van 112 mln. in 2016 en 2017, zie de migratiebijlage bij de Najaarsnota. De bijdrage van IenM is in totaal € 13,4 miljoen over de jaren 2016–2018 en verwerkt in de 1e suppletoire begroting naar rato van het begrotingstotaal van de artikelen. Het aandeel van Hoofdstuk XII wordt gedekt uit de programma en apparaatbudgetten en op de investeringsfondsen wordt de dekking ten laste van de investeringsruimte gebracht.

#### Verdeling aandeel IenM in taakstelling VenJ en Migratie (x € 1.000)

	2016	2017	2018
Hoofdstuk XII	- 733	- 733	- 235
Infrastructuurfonds	- 4.226	- 4.232	- 1.357
Deltafonds	- 805	- 806	- 258
<b>Totaal</b>	<b>- 5.764</b>	<b>- 5.771</b>	<b>- 1.850</b>

### Vraag 3

Kan met cijfers worden aangegeven of er de laatste paar jaar sprake is van een toe- of afname in het gebruik van het openbaar vervoer (ov) en de oorzaken hiervan? Kunt u een splitsing maken naar het gebruik van de trein en ander openbaar vervoer? Kunt u hierbij ook een eventuele toe- of afname door het gebruik van de ov-studentenkaart expliciet toelichten?

#### Antwoord<sup>1</sup>:

Het aantal reizigerskilometers per trein nam toe van 14,5 miljard in 2004 tot 18,2 miljard in 2014, een toename van 25 procent. Dit betekent een gemiddelde jaarlijkse groei over die periode van bijna 2,3 procent. Tussen 2004 en 2007 was de groei sterker dan de jaren daarna, maar ook tijdens de economische crisis van de afgelopen jaren bleef het treingebruik groeien. In 2014 nam het treinvervoer met 1,2 procent toe ten opzichte van 2013.

Het gebruik van bus, tram en metro nam toe van ongeveer 6,3 miljard reizigerskilometers in 2004 tot 7 miljard in 2011. Deze groei vond vooral

<sup>1</sup> Bron: Mobiliteitsbeeld 2015, KiM.

plaats tussen 2009 en 2011. Sinds 2012 is er geen zicht meer op de ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro, doordat openbare data hierover ontbreken. Tot en met 2011 kon voor deze reeks gebruik worden gemaakt van data uit onderzoek ten behoeve van de opbrengstverdeling van strippenkaarten en abonnementen, het zogeheten WROOV-onderzoek. Sinds de ov-chipkaart in 2012 volledig is ingevoerd, worden de WROOV-data niet meer verzameld. De ov-chipkaart heeft tot op heden geen openbare data opgeleverd om de landelijke ontwikkelingen in het gebruik van bus, tram en metro verder te kunnen schetsen.

Doordat er vanaf 2012 geen beeld meer is van de ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro, kan sinds die tijd ook niet meer worden aangegeven wat de toe- of afname van het totale ov-gebruik is. Duidelijk is wel dat het treingebruik in omvang naar reizigerskilometers ca. twee maal zo groot is als dat van bus, tram en metro, en dat het treingebruik in recente jaren is gegroeid zoals hierboven aangegeven.

Van de in totaal 25 procent groei van het aantal reizigerskilometers per trein tussen 2004 en 2014 komen 11 procentpunten uit gestegen brandstofprijzen, een ruimer aanbod van treinen en een betere betrouwbaarheid. Daarbij kwamen er 4 procentpunten uit een toegenomen aantal kilometers gereisd op de ov-studentenkaart, terug te voeren op de toename van het aantal studerende. Een tariefstijging bovenop de gemiddelde prijsontwikkeling heeft de ontwikkeling van het treingebruik met naar schatting 5 procentpunten afgeremd. De ontwikkeling van de economie (aantal werkenden en ontwikkeling koopkracht) en die van de congestie op het hoofdwegennet hadden over deze periode nauwelijks een effect op de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers per trein.

#### Vraag 4

Kunt u met cijfers aangeven of er de laatste paar jaar sprake is van een toe- of afname van auto-gebruik en autobezit? Kunt u aangeven wat de oorzaken hiervan zijn?

#### Antwoord:

Uit de onderstaande tabel is af te leiden dat het totaal aantal voertuigkilometers tussen 2007 en 2014 een vrij constant beeld laat zien. Echter, vanaf 2014 is weer een groei zichtbaar. Op het hoofdwegennet is een lichte afname zichtbaar tussen 2008 en 2010, als gevolg van de economische crisis. Vanaf 2011 treedt een groei op van het autoverkeer op het hoofdwegennet. Het aantal auto's in Nederland neemt nog steeds toe, en het autobezit uitgedrukt in aantal auto's per 1000 inwoners stijgt licht of lijkt te stabiliseren.

Jaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voertuigkilometers wegverkeer in NI. <sup>1</sup> (in mld.)	128,8	131,9	131,7	131,6	132,4	132,8	132,5	131,8	131,4	133,8
Voertuigkilometers wegverkeer op hoofdwegen <sup>2</sup> (in mld.)	61,6	63,3	63,3	62,9	62,8	64,8	64,5	65,0	66,3	67,8
Autobezit in miljoenen auto's	7,09	7,23	7,39	7,54	7,62	7,74	7,86	7,92	7,93	7,98
Autobezit per 1.000 inwoners	434	442	451	458	460	464	470	472	471	472

<sup>1</sup> Bron: CBS statline, 2015 nog niet beschikbaar en betreft een raming van het KiM

<sup>2</sup> Bron: RWS Publieksrapportage T3 2015

De ontwikkelingen in het autogebruik en de verkeersomvang op het wegennet hebben verschillende oorzaken:

- Extra wegcapaciteit: Op plaatsen waar de wegcapaciteit is uitgebreid om congestieproblemen op te lossen, is binnen de spitsperioden vaak een toename van het verkeer waar te nemen.
- Brandstofprijzen: Een andere factor die samenhangt met het autogebruik, zijn de brandstofprijzen. Dit betekent dat de hogere brandstofprijzen tussen 2004 en 2014 hebben geleid tot een daling in het autogebruik met naar schatting 3 procent.
- Autobezit: Tussen 2004 en 2014 is het aantal personenauto's toegenomen met 15 procent. Hierdoor is het voor steeds meer mensen mogelijk om zelfstandig per auto te reizen en zijn minder mensen aangewezen op de passagiersstoel.
- Het aantal personen jonger dan 40 jaar neemt af terwijl het aantal 40-plussers in de bevolking toeneemt. 40 plussers rijden meer auto.
- Economische crisis: Hoewel tussen 2004 en 2014 de verkeersomvang met 11 procent is toegenomen heeft de economische crisis de groei gedempt en wel met 6%. Als er geen crisis zou zijn geweest zou het verkeer op het Nederlandse hoofdwegennet met 17% zijn toegenomen. Nu de crisis ten einde lijkt te zijn neemt het verkeer echter weer toe.
- Voor verdere oorzaken en verklaring: zie Mobiliteitsbeeld 2015.

### **Vraag 5**

Klopt het dat vanaf het begrotingsjaar 2016 zal worden gewerkt met de rijksbrede normering voor de toelichting van mutaties en dat de eerdere afspraak met de vaste commissie voor lenM (en de Kamer) dus de facto wordt opgezegd? Zo ja, hoe wordt dan bewerkstelligd dat de mutaties worden toegelicht vanaf de afgesproken € 5 miljoen?

#### **Antwoord:**

Ja, vanaf 2016 wordt met een rijksbrede normering gewerkt voor de toelichting van mutaties en deze normering (Kamerstukken II, 2014–2015, 31 865, nr. 69) is vastgelegd in de Rijksbegrotingsvoorschriften. Hierbij vervallen de afspraken met de vaste commissie. Echter, de nieuwe voorschriften komen grotendeels overeen met de eerdere afspraken en zorgen niet voor minder toelichtingen. De rijksbrede norm zorgt ervoor dat alle beleidsmatige mutaties boven de € 5 miljoen worden toegelicht op Hoofdstuk XII.

### **Vraag 6**

Waarom wordt het verzoek van de commissie voor de Rijksuitgaven om te analyseren of de bij het Infrastructuurfonds gehanteerde methodiek van ondergrenzen ook kan worden toegepast bij andere ministeries, niet gehonoreerd?

#### **Antwoord:**

U bent hierover geïnformeerd in de Kamerbrief van het Ministerie van Financiën over de Verbetering verantwoording en begroting (Kamerstukken II, 2014–2015, 31 865, nr. 69). De in deze brief beschreven norm is opgenomen in de Rijksbegrotingsvoorschriften 2016.

### **Vraag 7**

Is de hoge administratieve last het enige argument? Hoeveel uur zou gemoeid zijn met uitvoering?

#### **Antwoord:**

Nee, naast de verlaging van de administratieve lasten is ook de leesbaarheid van de suppletore begrotingswetten van belang. Het toelichten van allerlei kleine mutaties zorgt voor hogere administratieve lasten en slechte leesbaarheid van de wetten (zie brief TK 31 865,

2014–2015, nr. 69). Het is nu niet herleidbaar hoeveel administratieve lasten specifiek toe te rekenen zijn aan het maken van de toelichtingen.

### **Vraag 8**

Waarom is, gezien de toenemende taken van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het surplus aan eigen vermogen niet ingezet ten behoeve van het vergroten van de capaciteit of het verlagen van de tarieven? Kan een overzicht worden gegeven van de kostendekkendheid van de tarieven? Welke prikkels zijn er om deze tarieven zo laag mogelijk te houden? Kunnen deze vragen ook beantwoord worden voor de certificerende instantie Kiwa? En hoe verhouden de tarieven van de ILT en de Kiwa zich tot die van hun collega-organisaties in omliggende landen?

### **Antwoord:**

Door het positieve resultaat ultimo 2015 overschrijdt de inspectie het maximale eigen vermogen zoals vastgelegd in de Regeling agentschappen. Indien het eigen vermogen het maximum overschrijdt, dan vloeit de overschrijding terug naar lenM en wordt deze betrokken bij de lenM-brede begrotingsbesluitvorming. Bij deze besluitvorming geldt de begrotingsregel dat meevallers enkel mogen worden ingezet om tegenvallers op te vangen. Momenteel vindt een analyse plaats naar de capaciteit van ILT (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 300, nr. 67). De uitkomst hiervan wacht ik af voordat er nadere conclusies worden verbonden aan de capaciteitsomvang van ILT.

De vergunningtarieven dekken momenteel onvoldoende de kosten. De kostendekkendheid van de tarieven verschilt per sector. Zie voor een gedetailleerd inzicht in de kosten ook de rapportage van het onderzoek Validatie kostprijsmodellen ILT en Kiwa van PwC, dat ik met mijn brief aan de Tweede Kamer over de vereenvoudiging van het tarievenstelsel van ILT en Kiwa heb meegestuurd (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 300, nr. 70). In mijn brief ga ik in op het voornemen om het komend jaar in te zetten op vereenvoudiging van het stelsel, zowel voor de ILT als voor Kiwa, zodat het nieuwe stelsel per 1 januari 2017 de basis is voor het vaststellen van tarieven. Dit is de eerste stap. In de fase daarna is het verbeteren van de kostendekkendheid van tarieven aan de orde. In mijn brief ga ik ook in op het verbeteren van de efficiency. Het nieuwe tarievenstelsel biedt transparantie in de kosten en de ontwikkeling van die kosten. Dat nieuwe inzicht biedt ook aanknopingspunten voor ILT en Kiwa om beter op de kosten te sturen. Tegelijkertijd kunnen de transportsector en de Tweede Kamer kritisch de kostenontwikkeling bij de vergunningverlenende instanties volgen.

Veel vergunningen kennen meerdere tarieven en dit verschilt van land tot land. Vaak is het ene tarief lager en het andere tarief hoger dan in Nederland. Door deze complexiteit is het niet goed mogelijk om tarievenstelsels voor de transportsector tussen landen te vergelijken. Het is zeer complex dit te achterhalen en een garantie op bruikbare uitkomsten is niet te geven.

### **Vraag 9**

Hoe wordt de € 49,4 miljoen in het kader van het gedecentraliseerde bodembeleid ingezet door gemeenten en provincies? Welke projecten zijn bekend/aangekondigd?

### **Antwoord:**

De middelen in het kader van de van het gedecentraliseerde bodembeleid worden door de bevoegde overheden ingezet voor de uitvoering van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 (stcrt. 2015, nr 14854) en de verrekening van afspraken over de aanpak van de asbestproblematiek

(bodem) in Overijssel en de afkoop van de rijksbijdrage aan de aanpak van de verontreinigingen nabij de gasfabrieken te Amsterdam. Het deel voor de uitvoering van het convenant is op basis van artikel 11.3 van het convenant verstrekt voor projecten die door de betreffende bevoegde overheden Wbb zijn opgevoerd in een aanvraag. De aanvraag van de bevoegde overheden overtrof het beschikbare budget. Het ministerie heeft circa 50% van de aanvraag per bevoegde overheid kunnen honoreren. Het is vervolgens aan de bevoegde overheid om de middelen in te zetten voor de opgevoerde projecten. De bepaling van de precieze inzet en verantwoording vindt op decentraal niveau plaats.

#### **Vraag 10**

Kunt u aangeven waarom het project Icoon Afsluitdijk € 13 miljoen moet kosten? Waarom betaalt de rijksoverheid hieraan mee? Wat is de bestuurlijke verplichting? Wat is de financiële verplichting? Welke bijdrage levert de rijksoverheid aan de vispassage? Welke bijdrage levert de rijksoverheid aan de vismigratierivier?

#### **Antwoord:**

De kosten van het project Icoon Afsluitdijk zijn geraamd op € 13 miljoen. In de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting wordt hiervoor vanuit lenM € 8 miljoen gereserveerd. Daarnaast stelt de Minister van OCW een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar vanuit de middelen voor monumentenzorg en erfgoed en verwacht ik vanuit de regio een bijdrage van circa € 3–3,5 miljoen. Over de regionale bijdrage moet nog finale besluitvorming plaatsvinden in de regio. Gezamenlijk willen wij de dijk qua economische ontwikkeling, innovatie en technologie versterken waarbij het bijzondere historische karakter wordt versterkt met in ontwikkeling zijnde initiatieven op het gebied van technologie, duurzaamheid en design. Van de € 13 miljoen is circa € 2 miljoen reeds juridisch verplicht.

Inmiddels zijn er door lenM drie vismaatregelen gerealiseerd op de Afsluitdijk, te weten een vispassage bij den Oever en visvriendelijk spuisluis- en schutsluis beheer bij zowel Den Oever als Kornwerderzand. Deze maatregelen hebben in totaal € 6,5 miljoen gekost. De vierde maatregel, een vispassage bij Kornwerderzand, is eerder on hold gezet vanwege de plannen vanuit de regio voor een vismigratierivier. In de samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en regio zijn afspraken gemaakt over de vismigratierivier. De regio zal daartoe een verzoek bij het Ministerie van lenM indienen voor een financiële bijdrage van enerzijds € 5,3 miljoen vanuit de middelen die ik beschikbaar heb voor de Kader Richtlijn Water (KRW) en anderzijds naar verwachting € 9,5 miljoen vanuit de ambitiegelden (totaal € 20 miljoen) die op de lenM-begroting beschikbaar zijn voor regionale ambities op en rondom de Afsluitdijk. De KRW-middelen zijn eerder gereserveerd voor vispassage bij Kornwerderzand. Daarnaast heeft het Ministerie van EZ € 5 miljoen gereserveerd voor de vismigratierivier, waarmee de totale Rijksbijdrage aan de vismigratierivier naar verwachting uitkomt op € 19,8 miljoen.

#### **Vraag 11**

Hoe groot is het deel van de eindejaarsmarge dat wordt overgeheveld naar artikel 16 voor de subsidieregeling GSM-R? Is dit reeds verwerkt in deze suppletoire begroting of moet deze verwerking nog plaatsvinden?

#### **Antwoord:**

Het deel van de eindejaarsmarge dat wordt overgeheveld naar artikel 16 Spoor voor de subsidieregeling Beheersing GSM-R interferentie betreft € 8,2 miljoen en is verwerkt in deze suppletoire begroting.

#### **Vraag 12**

Hoe kan de eindejaarsmarge voor lenM van € 27,7 miljoen verklaard worden?

**Antwoord:**

De eindejaarsmarge is 1% van het gecorrigeerd begrotingstotaal (stand Ontwerpbegroting 2015) en wordt gebruikt voor overlopende verplichtingen van het jaar 2015. De voornaamste mutaties die de eindejaarsmarge verklaren zijn de subsidieregeling GSM-R interferentie (€ 8,2 miljoen), het programma Topsector Logistiek (€ 1,8 miljoen) en het project Geluidsisolatie Schiphol en lagere uitgaven Luchtvaart (€ 5,4 miljoen). Verder is de Saneringsregeling asbestwegen derde fase niet in 2015 afgewikkeld en is er vertraging ontstaan bij het afsluiten van een aantal veiligheidscoalities (€ 5,5 miljoen). Voor aanvullende toelichting van deze mutaties verwijs ik u naar de memorie van toelichting van de Tweede supplettoire wet 2015 (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 350, nr. 2) en de Slotwet (Kamerstukken II, 2015–2016, 34 475, nr. 4).

**Vraag 13**

Hoe wordt het eigen vermogen van de ILT gevormd? Hoeveel inspecteurs kunnen worden aangesteld met € 1,7 miljoen?

**Antwoord:**

Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap bestaat uit een exploitatiereserve en het onverdeeld resultaat. Het onverdeeld resultaat betreft het nog niet uitgekeerde resultaat over het boekjaar. Het onverdeeld resultaat wordt, na vaststelling van een jaarrekening, in zijn geheel toegevoegd aan de exploitatiereserve van een baten-lastenagentschap.

Met € 1,7 miljoen kunnen ongeveer veertien inspecteurs voor een jaar tijdelijk worden aangesteld. Zoals bij vraag 8 toegelicht wordt de capaciteitsanalyse van ILT echter afgewacht voordat er nadere conclusies worden verbonden aan de capaciteitsomvang van de ILT.

**Vraag 14**

Worden bij de samenvoeging van de artikelen 15 en 16 posten verwijderd dan wel toegevoegd? Zo ja, welke?

**Antwoord:**

Als gevolg van de samenvoeging worden in de tabel budgettaire gevolgen van beleid geen begrotingsposten verwijderd dan wel nieuwe posten toegevoegd.

**Vraag 15**

Waarom wordt Beter Benutten Intelligente Transportsystemen (Beter benutten ITS) gefinancierd uit het Infrastructuurfonds en niet uit innovatiegelden?

**Antwoord:**

Via het programma Beter Benutten worden soortgelijke doelstellingen nagestreefd als er bijvoorbeeld via aanleg van infrastructuur worden nagestreefd. Dat verklaart ook de financiering vanuit het Infrastructuurfonds. In de regionale maatregelen wordt daarnaast ook gebruik gemaakt van innovatieve oplossingen.

**Vraag 16**

Hoeveel was de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector in 2011, 2013, 2014 en 2015?

**Antwoord:**

In reactie op de vraag naar de hoeveelheid emissies van de luchtvaart in de jaren 2011, 2013, 2014 en 2015 moet onderscheid worden gemaakt tussen het jaar 2011 en de periode 2013–2015. In het jaar 2011 werd gerapporteerd op basis van de verplichtingen die voortvloeiden uit het zogeheten full scope EU ETS. In de periode 2013–2015 is sprake van een beperkte scope, waarbij alleen sprake is van intra-Europese vluchten. Daarom is alleen over de laatste periode gerapporteerd.

De cijfers zijn openbaar en in te zien op de website van de Nederlandse Emissie-autoriteit (NEa)<sup>2</sup>. De emissies voor deze jaren staan in de onderstaande tabel.

	2013	2014	2015
Totale uitstoot (ton CO <sub>2eq</sub> )	2.201.832	2.301.178	2.342.262

Deze cijfers betreffen alleen de uitstoot van de maatschappijen die door de NEa worden gereguleerd inclusief de totale uitstoot van buitenlandse maatschappijen waarvan het merendeel van hun vluchten binnen Europa landt op of vertrekt vanaf een Nederlandse luchthaven.

#### **Vraag 17**

Kan de toename op de post overige opdrachten onder artikel 19.02.01 worden toegelicht?

#### **Antwoord:**

Zoals vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletore begroting betreffen dit voornamelijk HGIS-middelen die in eerste instantie bestemd waren voor het Clean Development Mechanism (CDM)-programma. Het restant wordt 2016 en 2017 terug gestort naar de lenM-begroting. Deze middelen worden ingezet voor de programma's Partnership for Market Readiness en Carbon Pricing Leadership Coalition. Hiertoe worden zowel het opdrachtenbudget (19.02.01) als het ontvangstenbudget van artikel 19 Klimaat opgehoogd.

#### **Vraag 18**

Welke opdrachten voeren de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) met de extra middelen uit?

#### **Antwoord:**

De RVO voert opdrachten uit voor de uitvoering van het Milieu Innovatie Programma (MIP), het programma VANG (Van Afval Naar Grondstof), Interreg, en de subsidieregeling sanering asbestdaken. Het RIVM voert opdrachten uit voor de uitvoering van bodembeleid, het programma VANG, en voor de uitvoering van beleid in het kader van veiligheid chemische stoffen.

#### **Vraag 19**

Zijn de uitgaven van € 16 miljoen reeds gedaan? Zo ja, waarom worden deze uitgaven pas verantwoord nadat het bedrag al is uitgegeven? In hoeverre is deze werkwijze de standaard? Waar blijkt dat uit?

#### **Antwoord:**

Nee, dit is nog niet uitgegeven. Bij de 1e suppletore begroting wordt de bijdrage voor de gemeente Rotterdam overgeheveld naar het Gemeente-

<sup>2</sup> Zie: <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/jaarafsluiting-ets-luchtvaart/documenten/publicatie/2016/04/01/emissiecijfers-luchtvaartmaatschappijen-2013-2015>



fonds. De bijdrage voor de gemeente Amsterdam wordt in een later stadium overgeboekt naar het Gemeentefonds.

**Vraag 20**

Waarom wordt het geld door de gemeenten Amsterdam en Rotterdam exact uitgegeven? Hoe verantwoorden deze gemeenten de uitgaven van dit geld?

**Antwoord:**

Rotterdam is voornemens de middelen te besteden aan een nieuwe sloopregeling voor bestel- en personenauto's, een stimuleringsregeling voor de aanschaf van schone voertuigen en de verbetering van het netwerk van de elektrische laadinfrastructuur. Amsterdam is voornemens de middelen te besteden aan de vervanging van oudere dieselbussen door schone, uitstootvrije, bussen en de benodigde laadinfrastructuur. Omdat het een specifieke uitkering betreft geschiedt de verantwoording van de middelen via het Gemeentefonds. Daarnaast zullen de steden het ministerie rapporteren over de voortgang van de maatregelen.

**Vraag 21**

Kunt u aangeven hoe u de € 8 miljoen extra aan de gemeente Rotterdam en het instellen van de Rotterdamse milieuzone ten behoeve van luchtkwaliteit rijmt met het recent afmeren van de Harmony of the Seas, die per uur in rust evenveel brandstof verstoekt, en dus uitstoot genereert, als honderden vrachtwagens?

**Antwoord:**

Vrijwel overal in Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er resteren in Rotterdam nog enkele hardnekkige binnenstedelijke knelpunten (overschrijdingen van de grenswaarden). Om deze overschrijdingen aan te pakken worden middelen (€ 8 miljoen) aan Rotterdam beschikbaar gesteld. Het is een lokale afweging welke maatregelen een gemeente neemt op het gebied van luchtkwaliteit en ook zij hoe de daarvoor beschikbare middelen op de meest kosteneffectieve manier inzet.

**Vraag 22**

Wat zijn tot nu toe de resultaten van het programma Slimme en Gezonde Stad? Als deze niet bekend zijn, hoe worden de effecten gemonitord?

**Antwoord:**

Het programma Slimme en Gezonde Stad heeft overeenkomsten opgeleverd met vijf pilotsteden (Eindhoven, Rotterdam, Schiedam, Groningen en Nijmegen) en op 6 juni jl. is met de gemeente en provincie Utrecht en het Ministerie van EZ een Living Lab in de stad Utrecht gestart. In deze steden vinden projecten plaats om op creatieve en innovatieve manieren de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn toepassing van de Urban Strategy tool van TNO in Schiedam om milieueffecten van planalternatieven door te rekenen en van de milieuGezondheidsRisico tool van het RIVM in Eindhoven om de gezondheidseffecten van planalternatieven inzichtelijk te maken. Op basis hiervan kunnen gemeenten in hun plannen beter rekening houden met de leefbaarheid als factor bij de ruimtelijke inrichting. Daarnaast zijn er twee innovatie challenges georganiseerd.

Monitoring vindt plaats door middel van gesprekken en rapportages. Daarnaast is er een verantwoording van de activiteiten via de website [www.slimmeengezondestad.nl](http://www.slimmeengezondestad.nl) waar een actueel overzicht terug te vinden is van de verschillende activiteiten en resultaten. Medio 2017 komt er een

grotere bijeenkomst, waarin de tussenresultaten van alle pilots worden gepresenteerd aan geïnteresseerden.

**Vraag 23**

Waarom zijn de uitgaven ten behoeve van het project BleiZo niet meegenomen in de begroting voor 2016?

**Antwoord:**

In de begroting 2016 stonden de uitgaven voor BleiZo geraamd op de begroting van het Infrastructuurfonds. Jaarlijks worden aan het einde van het jaar afspraken met de regio gemaakt die worden vastgesteld via een subsidiebeschikking voor het volgende jaar. Bij de 1<sup>e</sup> suppletioire begroting worden de geraamde middelen vervolgens overgeboekt naar artikel 25 van begrotingshoofdstuk Hoofdstuk XII waar vanuit de financiering plaatsvindt via de Brede Doeluitkering.

**Vraag 24**

Welke begrotingstechnische redenen betreft het hier?

**Antwoord:**

Deze uitgaven voor BleiZo zijn geraamd op het Infrastructuurfonds en bestemd voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De verantwoordelijkheid van de bijdrage vindt echter plaats via de Brede Doeluitkering die ten laste komt van Hoofdstuk 12 van de rijksbegroting. De reden hiervoor is dat er in de Wet Infrastructuurfonds geen titel is om deze uitgaven te verantwoorden.

**Vraag 25**

Ten behoeve waarvan wordt de € 64,8 miljoen voor het programma Beter Benutten concreet ingezet? Waarom is een dergelijke overboeking nu nodig en niet meegenomen in de begroting voor 2016? Hoe staat dit bedrag in verhouding tot het hogere bedrag ten behoeve van het programma Beter Benutten op artikel 25?

**Antwoord:**

De € 64,8 mln. wordt voornamelijk ingezet voor de realisatie van de maatregelen van het vervolprogramma Beter Benutten. Daarnaast zijn er bijdragen verstrekt voor Beter Benutten lopend programma en Beter Benutten decentraal spoor.

De regio's krijgen de middelen op basis van de voortgang van de regiopakketten. Hiervoor is een kasopgave van de regio nodig. Deze is in november 2015 verkregen en daarmee te laat om in de begroting 2016 te kunnen verwerken.

De overboeking van artikel 25 inzake Beter Benutten heeft betrekking op de financiële middelen die overgeboekt worden naar de Metropool regio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam. Alleen voor deze twee organisaties bestaat nog de mogelijkheid om de middelen te verstrekken via de BDU. Voor de overige regio's geldt door het aannemen van de Wet WGR plus dat overboekingen via het provincie- en gemeente fonds gaan.

**Vraag 26**

Kan een compleet overzicht gegeven worden van alle kasschuiven die sinds 2014 zijn toegepast met een inzichtelijke duiding van waar het geld vandaan kwam, waar het heen ging en wat de nieuwe saldi zijn?

**Antwoord:**

In bijlage 1 zijn alle kasschuiven die sinds 2014 op de begroting Hoofdstuk XII artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen zijn toegepast weergegeven<sup>3</sup>.

**Vraag 27**

Waarom is het bedrag ten behoeve van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) niet meegenomen in de begroting voor 2016?

**Antwoord:**

Bij het opstellen van de begroting 2016 was nog niet bekend welke afspraken met welk kaseffect in 2016 moesten worden vastgelegd. De eerstvolgende mogelijkheid om dit te verwerken is de 1<sup>e</sup> supplettoire begroting 2016.

---

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer