

Vergaderjaar 2018–2019

35 200 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2018

Nr. 9

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 juni 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 mei 2019 inzake het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2018 (Kamerstuk 35 200 XII, nr. 1).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 5 juni 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

1

Vraag:

Welke beleidsinstrumenten zet u, buiten het Plastic Pact om, op dit moment in om de productie van nieuw plastic te voorkomen?

Antwoord:

Plastic is als materiaal waardevol. Het moet alleen zuinig en zorgvuldig gebruikt en na gebruik opnieuw in de kringloop gebracht worden. Ik ben dus niet tegen de productie van plastics. Naast het Plastic Pact NL zet ik vooral in op de volgende instrumenten: (1) Het CIRCO-programma: dit stimuleert bedrijven om hun plastic producten en verpakkingen circulair te ontwerpen, (2) de implementatie van de Single Use Plastics richtlijn: hiermee worden marktverboden en gebruiksbeperkingen geïntroduceerd voor producten waarvoor nu al duurzame alternatieven op de markt zijn, (3) prikkels tot innovatie: deze worden gegeven via een verdere uitbreiding van producentenverantwoordelijkheid voor verpakkingen en wegwerpartikelen, waar die duurzame alternatieven er nog niet zijn, (4) bevordering van toepassing plastic recycalaat: door een nog te sluiten Green Deal met plastic producerende en toepassende bedrijven over het waarborgen van rechtmatige claims van recycled content in nieuwe materialen en producten, en tenslotte (5) de ondersteuning van de Plastic Promise: dit is een landelijke beweging met vertegenwoordigers uit de evenementenindustrie, drankfabrikanten, festivals en sportevents die zich inzetten voor verantwoord plastic gebruik en concrete initiatieven nemen om alternatieve materialen te gebruiken en meer plastic producten te hergebruiken.

2

Vraag:

Welke beleidsinstrumenten zet u, buiten het Plastic Pact om, op dit moment in om het hergebruik van plastic te stimuleren?

Antwoord:

Hergebruik heeft, waar mogelijk, de voorkeur op recycling. In het Plastic Pact is afgesproken dat plastic producten en plastic verpakkingen in 2025 waar mogelijk herbruikbaar dienen te zijn. Er zijn ook al goede voorbeelden waar dit gebeurt zonder afspraken; denk aan de bierkratten, plastic pallets waar dit in een gesloten kring gebeurt. Recent is de Verpakkingenrichtlijn gewijzigd en deze legt een verplichting op aan de lidstaten om maatregelen te nemen om hergebruik te stimuleren. Ik verken in dit kader hoe we dit in Nederland kunnen implementeren en ga hierover met het bedrijfsleven in gesprek. Tenslotte is het ook mogelijk bepaalde plastic producten en onderdelen in andere toepassingen te gebruiken, zoals al gebeurt in de textielsector («repurpose»: van kleding naar tapijt of isolatiemateriaal). Voorts kunnen in Repaircafé's nieuwe mogelijkheden worden gevonden om de gebruiksduur van plastic producten te verlengen, in circulaire ambachtscentra kunnen nieuwe toepassingsmogelijkheden voor afgedankte plastic producten worden ontwikkeld.

3

Vraag:

Welke preventiedoelstelling heeft u voor de productie van nieuw plastic?

Antwoord:

Ik ben op zich niet tegen de productie van plastics. Wel kan het gebruik van eenmalige plastic producten en verpakkingen minder. Daarom heb ik voor het ombuigen van de trend van meer naar minder (onnodig) gebruik van plastics, samen met de 75 partijen van het Plastic Pact NL een kwantitatief reductiedoel van -20% in 2025 afgesproken. Preventie is erop

gericht dat plastics niet in het milieu terecht komen. Daarom ontmoedig ik storten, verbranden en export van plastic afval via de (verhoogde) afvalstoffenbelasting, heb ik mij aangesloten bij de recent gemaakte afspraken van 180 landen in het kader van het Verdrag van Bazel om export buiten Europa, m.n. van moeilijk te recyclen plastics, te voorkomen en implementeer ik de Europese SUP-richtlijn, zoals de uitbreiding van het stelsel van producentenverantwoordelijkheid naar wegwerp plastics. Daarnaast stimuleer ik circulair design, meermalig gebruik, hoogwaardige recycling en toepassing van het recycylaat.

4

Vraag:

Welke doelstelling heeft u voor het hergebruik van bestaand plastic?

Antwoord:

In beleid en regelgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen de begrippen recycling en hergebruik. Recycling betreft het nuttig toepassen van afvalstoffen in nieuwe producten. Hergebruik is het opnieuw gebruiken van producten, die geen afval zijn geweest.

Voor plastic verpakkingen zijn er wettelijke recyclingdoelstellingen die het verpakkend bedrijfsleven moet halen. In 2019 moet 49% van het plastic verpakkingsafval gerecycled worden. In het Plastic Pact NL is geen aparte kwantitatieve doelstelling opgenomen voor hergebruik, aangezien het volledig afhangt van het product of de verpakking of deze wel herbruikbaar is of niet. Daarom is gekozen voor een kwantitatieve doelstelling voor minder gebruik van plastics (-20%), die kan worden gerealiseerd door af te zien van het gebruik van plastic (verpakkingen), door dit meermalig te gebruiken, of door andere duurzame materialen te kiezen. Partijen zoals supermarkketens en festivals verkennen nu welke route voor welk plastic product of verpakking het meest effectief is om de reductiedoelstelling te halen.

5

Vraag:

Welke gevolgen heeft het naar achter schuiven van de infrastructurele projecten voor de (eventueel extra) kosten van het onderhoud en herstel van deze projecten?

Antwoord:

Uitstel van aanleg- en/of vervanging en renovatie projecten kan ertoe leiden dat de kosten voor beheer en onderhoud toenemen, omdat levensduur verlengende maatregelen moeten worden getroffen. Indien nodig worden deze maatregelen ingepast in de programmering. Bij het uitvoeren van onderhoudsprojecten staat een veilig gebruik altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging. Door het uitstellen van onderhoud kunnen werkzaamheden met andere onderhouds- en aanlegwerkzaamheden worden gecombineerd. Het ongepland uitstellen van onderhoud kan consequenties hebben voor de doelmatigheid van het onderhoud en vergroot de kans op storingen.

6

Vraag:

Wat is de structurele financieringsbehoefte van het Nationale Testcentrum Circulaire Plastics?

Antwoord:

De subsidie voor het Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics (NTCP) betreft een eenmalige rijkssubsidie. Als het NTCP eenmaal operationeel is,

worden de kosten ervan volledig gedekt door de bedrijven die van de diensten van het NTCP gebruik maken.

7

Vraag:

Zijn de middelen uit de Green Deal Circulair inkopen incidenteel?

Antwoord:

Ja. In de Green Deal Circulair inkopen leveren alle deelnemende partijen van de Green Deal een bijdrage voor de kosten van activiteiten zoals voor het organiseren van een community of practice. Ook lenW levert een financiële bijdrage voor de ondersteuning van de activiteiten van de Green Deal gedurende de looptijd.

8

Vraag:

Op welke manier kunnen de projecten gefinancierd uit de Green Deal Circulair inkopen na de besteding van de 5 miljoen euro financieel gecontinueerd worden?

Antwoord:

Er worden geen projecten gefinancierd vanuit de Green Deal Circulair inkopen. Vanuit de Klimaatenvolp is € 5 miljoen besteed aan transitie-gerichte (klimaatneutrale en circulaire) inkoop door overheden. Deze middelen zijn besteed aan pilotprojecten, leernetwerken en het meten aan projecten en leernetwerken. Er zijn in 2018 meer dan 100 projecten ondersteund om klimaatneutraal en circulair in te kopen door het hele land. Deze ondersteuning is eenmalig voor de betreffende projecten.

9

Vraag:

Is er een verplichting voor Rijkswaterstaat om, behalve waar dat om technische redenen niet mogelijk is, de infrastructuur circulair («remon-tabel») aan te leggen?

Antwoord:

Er geldt geen wettelijke verplichting voor Rijkswaterstaat om infra-structuur circulair aan te leggen. In november 2018 (Kamerstuk 30 196, nr. 612) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarop RWS haar inkoopkracht kan inzetten voor duurzame transitie. Daarbij is mijn ambitie dat RWS in 2030 klimaatneutraal en circulair werkt, om zo de netwerken toekomstbestendig te maken en bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven op het gebied van klimaat en circulaire economie.

10

Vraag:

Wat is het verwachte effect van de 100% verkoop van elektrische voertuigen op het elektriciteitsverbruik in Nederland?

Antwoord:

In het ontwerp-Klimaatakkoord is aangegeven dat bij 100 procent nieuwverkoop van elektrische personenauto's in 2030 de benodigde extra energiebehoefte voor het laden van deze auto's 7.100 GWh bedraagt. Hiervoor zijn circa 1,8 miljoen laadpunten nodig. In eerdere PBL-notities is geraamd dat een CO₂-reductie van elektrisch rijden met 1 megaton een extra CO₂-uitstoot voor elektriciteitsproductie van 0,4 megaton kon geven. De PBL-analyse van het ontwerp-Klimaatakkoord geeft aan dat de CO₂-uitstoot van de elektriciteitspro-ductie bij uitvoering van de voorgestelde maatregelen sterk gaat afnemen,

waardoor deze extra CO₂-uitstoot geen 0,4 megaton maar 0,1 megaton kan worden. Ook bij de productie van benzine en diesel komen broeikasgassen vrij, qua orde van grootte vergelijkbaar met die 0,1 megaton.

11

Vraag:

Welk gedeelte van deze elektriciteit zal worden opgewekt door Nederlandse windmolens en zonneparken en welk gedeelte zal worden geïmporteerd uit Duitse bruinkoolcentrales?

Antwoord:

De doorrekening van het ontwerp klimaatakkoord geeft aan, dat bij uitvoering van de afspraken Nederland meer elektriciteit produceert dan verbruikt. Nederland is daarmee een netto exporteur van elektriciteit en heeft wat dat betreft import van stroom uit Duitse bruinkoolcentrales niet nodig. De Nederlandse elektriciteitsproductie is bij uitvoering van de afspraken uit het ontwerp klimaatakkoord in 2030 opgebouwd uit 77% zon en wind, 16% gas, 4% biomassa en 3% kernenergie.

12

Vraag:

Kunt u nader uiteenzetten hoe de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen de CO₂-emissies meten van al hun internationale vluchten

Antwoord:

De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen meten hun CO₂-uitstoot op basis van de verbruikte hoeveelheid brandstof per vlucht in combinatie met een voor die brandstof geschikte emissiefactor. De regels hiervoor in het kader van het EU ETS zijn vastgelegd in een Europese verordening 2018/2066. Binnen het mondiale systeem CORSIA wordt de CO₂ uitstoot bepaald op dezelfde wijze als hierboven beschreven. Vanwege het grote aantal vluchtbewegingen is de bepaling van de totale CO₂-uitstoot per maatschappij erg nauwkeurig. De CO₂-uitstoot van vluchten die vallen onder het EU ETS en CORSIA worden met een verificatieverklaring van een geaccrediteerde verificateur gerapporteerd aan de Nederlandse Emissieautoriteit.

13

Vraag:

Welke omvang hebben de subsidies aan Saba, welk deel draagt uw ministerie bij en waar zijn de verantwoordingsstukken die aantonen dat deze subsidies daadwerkelijk aan de oorspronkelijk bedoelde projecten zijn besteed?

Antwoord:

IenW heeft in 2018 voor circa € 5.3 mln. subsidies aan Caribisch Nederland verstrekt. Aan Saba is totaal € 237.000 aan subsidie uitgekeerd. Voor een subsidie van € 144.000 zijn verantwoordingsdocumenten overlegd aan het Ministerie van IenW door het openbaar lichaam Saba. De andere subsidie van € 93.000 is nog niet vastgesteld. De verantwoording van deze subsidie vindt plaats via het financieel verslag van Saba.

14

Vraag:

Wat is de reden dat verzoeken tot subsidiebijdragen in het kader van de Bedrijvenregeling achterbleven in 2018?

Antwoord:

Er zijn jaarlijks grote verschillen in het aantal en de hoogte van de subsidie vaststellingen in het kader van de bedrijvenregeling. Bodemsaneringen zijn complex, de duur van een sanering is lastig in te schatten. Bij bodemsaneringen is er vaak sprake van een grondwatersanering gevolgd door enkele jaren monitoring van de kwaliteit van het grondwater voordat een definitieve instemming op het saneringsresultaat van het bevoegd gezag kan worden verkregen. Vervolgens kan pas worden overgegaan tot vaststelling van de subsidie en uitbetaling. Het jaar 2018 was een jaar waar het aantal vaststellingen achterbleef ten opzichte van de verwachting

15

Vraag:

In hoeverre zijn de extra middelen op het gebied van de inhaalslag voor mobiliteit (incidenteel 2 miljard euro, 100 miljoen euro structureel) uit het regeerakkoord voldoende om de inhaalslag te maken en uitvoering te geven aan minimaal de beschreven projecten in het regeerakkoord?

Antwoord:

Er is voortvarend gestart met de in het regeerakkoord genoemde projecten en programma's. Een deel van de regeerakkoordprojecten en bijbehorende budgetten zijn reeds opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Eind 2018 heb ik uw Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 35 000 A, nr. 23). In juni informeer ik uw Kamer over de voortgang van het MIRT.

De resterende regeerakkoordmiddelen zijn bestemd voor de resterende ambities uit het regeerakkoord, zoals de aanpak van de A12, A28, stedelijk en regionaal openbaar vervoer, en vaarwegen. Deze projecten zijn nog niet in het MIRT opgenomen, omdat een aanlooperperiode benodigd is om een startbeslissing voor te bereiden. Conform de MIRT-spelregels wordt uw Kamer bij het nemen van een startbeslissing geïnformeerd over het bijbehorende projectbudget. Het is daarom in dit stadium nog niet mogelijk aan te geven welke exacte bedragen hierbij nodig zijn, maar de verwachting is dat de regeerakkoordmiddelen onvoldoende zijn om alle resterende regeerakkoordambities te realiseren.

16

Vraag:

Hoeveel geld komt er tekort om deze genoemde weg-, water- en spoorverbindingen ook binnen afzienbare tijd te realiseren?

Antwoord:

Zie ook vraag 15. De aanvullende middelen stellen ons in staat om te werken aan de prioriteiten uit het Regeerakkoord. Via de brieven in het kader van het MIRT rapporteren we over de voortgang en invulling. Voor het starten van een verkenning is conform de MIRT-spelregels altijd zicht op 75% financiering noodzakelijk. In de algemene overleggen bespreek ik met uw Kamer in hoeverre deze invulling aansluit bij de verwachtingen.

17

Vraag:

Welke rol kunnen green bonds daar nog in spelen om te zorgen voor externe of andere financiering van infraprojecten?

Antwoord:

De Minister van Financiën heeft aangegeven dat de uitgifte van een groene obligatie geen instrument is waarmee extra middelen voor de klimaatopgave beschikbaar komen. De reguliere begrotingsregels bieden

het integrale afwegingskader voor beleidsintensiveringen en ombuigingen, waarbij de uitgaven niet afhangen van de inkomsten.

18

Vraag:

Hoe gaat u, gelet op de aantrekkende markt, recente ervaringen met grote aanbestedingen en minder aanbidders die nu mee willen doen, grote kostenoverschrijdingen of vertragingen voorkomen en welke tegenvallers zijn bekend of gaan nog komen bij grootschalige aanbestedingen van infra?

Antwoord:

Uitgangspunt bij het huidige inkoopbeleid is dat de risico's worden belegd bij de partij die het risico het beste kan beheersen. Om de risico's op tegenvallers te beperken wordt er in de planning en budget van projecten nu ook rekening gehouden met voorziene en onvoorziene risico's. Bij dreigende tegenvallers worden beheersmaatregelen getroffen en wordt er eventueel versoberd. De (markt)ontwikkelingen zijn voor Rijkswaterstaat reden om een onderzoek uit te voeren naar de toekomstige opgave en verbetermogelijkheden in de GWW-sector. Hieruit blijkt de noodzaak om de voorspelbaarheid en beheersbaarheid van complexe projecten te vergroten, de productie en het innovatieve vermogen van de markt te verhogen. Rijkswaterstaat heeft een eerste inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen gemaakt. Ik zal u hierover op korte termijn nader informeren. Overigens blijft er altijd een kans dat tegenvallers zich bij projecten voordoen. Het is ondoelmatig om alle risico's budgettair volledig op voorhand af te dekken.

19

Vraag:

Hoeveel kilometer asfalt dient aangelegd te worden om de reistijdverliezen van 35% tegen te gaan?

Antwoord:

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) geeft in de kerncijfers Mobiliteit 2018 aan dat het reistijdverlies tot en met 2023 in totaal kan toenemen met 35 procent in vergelijking met 2017. Het is echter niet exact te bepalen hoeveel kilometer asfalt aangelegd dient te worden om de toename van het reistijdverlies van 35% op te vangen.

Het KiM heeft in het Mobiliteitsbeeld 2017 onderzocht dat er verschillende verklaringen zijn voor de ontwikkeling van het reistijdverlies in de periode 2005–2016. Zo hebben veranderingen in sociaal economische factoren (zoals bevolking, banen en autobezit) geleid tot een stijging van het reistijdverlies (+54%). Daarentegen hebben de aanleg van nieuwe wegen en de aanleg van nieuwe rijstroken geleid tot een vermindering van het reistijdverlies (–52%).

Het kabinet stelt daarom extra middelen beschikbaar voor een aantal nieuwe wegenprojecten zoals de A2, A15 en de A58. Deze nieuwe investeringen zijn gebaseerd op de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA), en specifiek op welke wegen zich naar verwachting in de toekomst een bereikbaarheidsknelpunt voordoet en dus te maken krijgt met reistijdverliezen.

20

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de besteding van 2,6 miljoen euro aan de Innovatieunit (welke onderdeel is van het programma Beter Benutten)?

Antwoord:

In 2018 is de Innovatie unit gestart. In het eerste jaar zijn opdrachten aangegaan voor het Drones dossier, duurzame luchtvaart, ontwikkelen van een monitor voor de innovatie in beleid, uitgaven voor onderzoek naar nieuwe mobiliteitsvormen zoals de hyperloop en Mobility as a Service (MaaS).

21

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op (de aanleiding tot) het besluit om een hogere bijdrage van Infrastructuur en Waterstaat aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) te leveren op vorderingsonderzoeken rijvaardigheid en medische geschiktheid?

Antwoord:

De hogere bijdrage kent een tweetal oorzaken. De instroom vanuit de politie van het aantal uitgevoerde vorderingsonderzoeken in 2018 was groter dan het aantal onderzoeken waarvoor geld was begroot. Deze volumeoverschrijding bedroeg 263 extra vorderingsonderzoeken. Verder is de afhandeling van de volumeoverschrijding van vorderingsonderzoeken over het jaar 2017 verrekend in 2018.

22

Vraag:

Hoe is het tekort door het uitblijven van inkomsten uit de Buisleidingenstraat Nederland te verklaren?

Antwoord:

In de begroting zijn jaarlijkse inkomsten voorzien van € 2 mln, gebaseerd op de afdracht door Buisleidingenstraat Nederland (LSNed) voor de compensatie van een Rijksinvestering. De feitelijke afdracht is afhankelijk van inkomsten van LSNed uit entreegelden. Op basis van de jaarverantwoording LSNed is geconcludeerd dat afdracht aan lenW niet aan de orde was.

23

Vraag:

Hoe groot is de bijdrage van de burger aan het vorderingsonderzoek rijvaardigheid van het CBR? Graag uitgesplitst per gemiddeld onderzoek en in verhouding tot de bijdrage van lenW.

Antwoord:

Een vorderingsonderzoek naar de rijvaardigheid, na staandehouding en melding door de politie, kostte in 2018 in totaal 1.038 euro waarvan 450 euro door het departement wordt betaald en 588 euro door de burger.

24

Vraag:

Hoe heeft de handhaving op het gebied van suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor vorm gekregen in 2018? Hoeveel inspecties vonden er op dit gebied plaats en wat waren de bevindingen van deze inspecties?

Antwoord:

Voor het spoor is in 2017 het programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld (Kamerstuk 29 893, nr. 212). Het doel van dit programma is het versterken van preventie én verkorting van de afhandeltijd van een suïcide-incident. De maatregelen moeten daarmee een verbetering opleveren van de spoorveiligheid en de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Concrete

maatregelen zijn onder meer het treffen van toegang beperkende maatregelen, zoals hekwerken en anti-loopmatten, inzetten van het opleidingsprogramma «herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen» voor medewerkers van de spoorbedrijven en het versnellen van het afhandelingsproces door afspraken van NS en ProRail met de politie (bijvoorbeeld door het gebruik van de beelden van de frontcamera in treinen of van bewakingsbeelden van stations en overwegen kan de toedracht sneller worden vastgesteld).

Ten aanzien van de externe veiligheid langs het spoor is in het Jaarverslag Spoorveiligheid 2017, dat bij brief van 27 november 2018 (Kamerstuk 29 893, nr. 224) aan uw Kamer is aangeboden, aangegeven dat de ILT in 2017 op spoorwegemplacements 700 reservoirwagens op druppellekkage heeft geïnspecteerd. Bij 22 wagens zijn er daadwerkelijk lekkages geconstateerd. Daartegen is door de ILT opgetreden. Daarnaast heeft de ILT in 2017 100 doorgaande treinen geïnspecteerd, daarbij zijn 15 overtredingen geconstateerd. Ook heeft de ILT op het emplacement Kijfhoek extra controles uitgevoerd op de registratie van wagens met gevaarlijke stoffen. De ILT heeft in 2017 in dit kader 314 sporen gecontroleerd en in 70 gevallen kwam de verstrekte informatie niet overeen met de aangetroffen situatie. Tegen deze overtredingen is zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk opgetreden. In het Jaarverslag Spoorveiligheid 2018, dat in het komende najaar aan uw Kamer zal worden aangeboden, zal een actualisatie van de inspectieresultaten worden gegeven.

25

Vraag:

Wat is de reden dat de cijfers van 2018 over sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer niet zijn meegenomen in het jaarverslag 2018? Staan deze cijfers onder het kopje overig?

Antwoord:

De kengetallen klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer en sociale veiligheid in het openbaar vervoer worden gerapporteerd aan de hand van de klantenbarometer en de personeelsmonitor. De gegevens van 2018 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De ov-klantenbarometer 2018 is op 11 april 2019 gepubliceerd en de Personeelsmonitor 2018 op 21 mei 2019. Beide rapporten zijn te vinden op de website van het CROW (www.crow.nl). De gegevens zullen opgenomen worden in de begroting 2020. Daarnaast zullen de cijfers over het veiligheidsgevoel worden meegenomen in de voortgangsrapportage bij het actieprogramma sociale veiligheid die vlak na het zomerreces aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

26

Vraag:

Waarin zit het verschil tussen het oordeel van reizigers en personeel wat betreft sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer?

Antwoord:

Het cijfer van de reizigers betreft het veiligheidsgevoel in het ov, tijdens de rit en op de instaphalte («hoe veilig voelt u zich over het algemeen in het openbaar vervoer», «hoe veilig voelt u zich tijdens deze rit» en «hoe veilig voelt u zich (meestal) op de halte waar u bent ingestapt»). Het cijfer van het personeel betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het openbaar vervoer («Welk rapportcijfer geeft u voor de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer van de concessie waarin u werkzaam bent?»).

27

Vraag:

Worden er vergelijkbare of dezelfde vragen gesteld aan reizigers en personeel wat betreft sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer?

Antwoord:

zie antwoord op vraag 26.

28

Vraag:

Wat is het verschil tussen de vraagstelling van vóór 2012 en van na 2012 met betrekking tot veiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer (ov) in procenten?

Antwoord:

De vraagstelling vanaf 2012 was: «bent u in de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer geweest van een of meer van de volgende incidenten in het openbaar vervoer of op de halte?» Vervolgens kan de reiziger kiezen uit de type incidenten «lastig gevallen», «bedreigd», «bestolen», «mishandeld» of «anders». Per type incident wordt tevens naar de frequentie gevraagd. De vraagstelling voor 2012 was anders opgebouwd. Eerst werd gevraagd «bent u in de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer geweest van een of meer incidenten in het openbaar vervoer of op de halte?». Vervolgens werd er doorgevraagd naar de frequentie, het type incident (diefstal, mishandeling, bedreiging, lastig vallen of anders), wanneer het laatste incident was, met welk type openbaar vervoer men reisde en de locatie. De vraagstelling is naar aanleiding van feedback van het personeel aangepast om zo een hogere respons te krijgen.

29

Vraag:

Wat verklaart de stijging van het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffers is geweest van een incident?

Antwoord:

De personeelsmonitor is gebaseerd op een enquête onder personeel in de ov-sector en geeft geen verklaring voor de toename tussen 2014 en 2016 van het aantal incidenten.

30

Vraag:

Op welke manier wordt duidelijk hoe vaak het personeel te maken heeft met veiligheidsincidenten in en rond het ov als enkel aangegeven wordt of zij één of meerdere keren slachtoffers zijn geweest van een incident?

Antwoord:

In de toelichting van de landelijke rapportage wordt weergegeven welk percentage een of meerdere keren slachtoffer was. In de enquête onder het personeel wordt per type incident ook gevraagd hoe vaak men daarvan slachtoffer is geweest. Daarnaast houden vervoerders bij hoe vaak personeel incidenten meldt en wordt in de personeelsmonitor gevraagd naar de meldingsbereidheid van incidenten.

31

Vraag:

Welke vragen worden aan klanten gesteld om hun oordeel over de sociale veiligheid bij NS te bepalen?

Antwoord:

In de treinbelevingsmonitor wordt aan de reiziger gevraagd om 22 stellingen te beoordelen. Onder deze stellingen zijn: «Ik voel me veilig in deze trein» en «Het gedrag van medereizigers vind ik prettig». Deze worden gebruikt om tot een oordeel te komen.

32

Vraag:

Op welke wijze vult Nederland zijn actief lidmaatschap van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en European Aviation Safety Agency (EASA) in?

Antwoord:**ICAO**

Binnen ICAO maakt Nederland deel uit van een rotatiegroep met 7 andere landen (Oostenrijk, België, Luxemburg, Zwitserland, Ierland, Portugal en Kroatië), de ABIS-groep. De 7 landen hebben op rotatiebasis samen 1 zetel in de Raad. Nederland is kansrijke kandidaat voor een zetel in de Raad van ICAO voor de periode 2019–2022 en volgt dan Ierland op. Daarnaast nemen Nederlandse experts in ICAO deel aan diverse technische comités en werkgroepen. In deze gremia worden de door de Raad van ICAO te nemen besluiten voorbereid en kan Nederland invloed uitoefenen op de voorstellen die naar de Raad gaan.

EASA

EASA ondersteunt de ontwikkeling en handhaving van EU-regelgeving op het gebied van veiligheid en milieubescherming van de (burger)luchtvaart.

Het agentschap staat onder leiding van de raad van bestuur. Deze raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van alle lidstaten en de Europese Commissie. Nederland wordt in de raad van bestuur vertegenwoordigd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast hebben vanuit het ministerie experts zitting in verschillende adviesgroepen van het agentschap, alsmede werkgroepen voor de ontwikkeling van nieuwe regelgeving.

33

Vraag:

Kunt u in cijfers uitdrukken wat de effecten zijn van de Nederlandse luchtvaart op het milieu en de leefomgeving in 2017 en 2018?

Antwoord:

De totale emissies van de luchtvaart in Nederland zijn te vinden op de site van de Emissieregistratie. Dit geeft inzicht in de emissies per luchthaven. Op de site van het CBS zijn gegevens over het aantal vliegtuigbewegingen in Nederland te vinden.

- In de handavingsrapportages over het jaar 2017 en 2018 van de ILT voor Schiphol wordt inzichtelijk gemaakt dat de normen voor het totale volume geluid, het externe veiligheidsrisico en de uitstoot van stoffen die plaatselijk luchtverontreiniging veroorzaken niet zijn overschreden. Voor de regionale luchthavens blijkt uit de handavingsrapportages over het jaar 2017 en 2018 ook geen overschrijding van de normen, behalve voor één handhavingspunt bij Rotterdam The Hague Airport. Daarvoor heeft de ILT een maatregel opgelegd aan de luchthaven.
- De relevante cijfers met betrekking tot het klimaat worden bijgehouden door het CBS en online gepubliceerd. In 2017 stootten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk in totaal 12,9 megaton CO₂ uit. Verwachting is dat de gegevens over 2018 medio oktober 2019 beschikbaar komen. Het CBS registreert ook de hoeveelheid in Nederland getankte kerosine voor de internationale luchtvaart. Dit geeft een beeld van de hoeveelheid brandstof voor alle uit Nederland

vertrekkende vluchten, ook van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. In 2017 was dit 3.894 mln. kg brandstof. In 2018 was dit 3.942 mln. kg brandstof.

34

Vraag:

Hoe worden, gelet op het feit dat de rijksoverheid de regie over de luchtvaart in Nederland heeft en veel onderzoeken al uitgevoerd zijn of aangevraagd, de kosten in de hand gehouden en tegelijkertijd de voortgang gewaarborgd?

Antwoord:

De kosten van onderzoeken vanuit het Rijk voor luchtvaart worden in de hand gehouden doordat het totale beschikbare budget begrensd is. De grotere onderzoeken worden aanbesteed onder concurrentie om de prijs/kwaliteitsverhouding optimaal te doen zijn. Bij de prioriteitsstelling wordt erop toegezien dat onderzoeken toevoegende waarde hebben en geen herhaling zijn. De aanleiding tot het doen van onderzoeken is deels het tijdig verkrijgen van informatie voor de beleidsvorming en deels het uitvoeren van toezeggingen aan het parlement.

35

Vraag:

Kunt u meer duidelijkheid geven over het precieze bedrag dat is uitgegeven aan de verduurzaming van de luchtvaart en waaraan het besteed is?

Antwoord:

Om de elektrificatie in de luchtvaart te stimuleren, wordt gewerkt aan de contouren van een Nationaal Actieprogramma Hybride/Elektrisch Vliegen. Hierbij wordt gekeken naar elektrificatie van de grondoperatie op luchthavens, van de kleine luchtvaart en van de grote luchtvaart. Het e-Platform Duurzaam Vliegen maakt het onderdeel van het Actieprogramma over de kleine luchtvaart en Lucht- en Ruimtevaart Nederland (LRN) het onderdeel over de grote luchtvaart. Zowel aan het e-Platform als aan LRN is een subsidie van € 0,05 mln. verstrekt, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om onderdelen van het Actieprogramma te maken.

Tenslotte zijn opdrachten verstrekt van in totaal € 0,058 miljoen voor een drietal onderzoeken naar de effecten van de vliegbelasting op vlootvernieuwing, geluid en netwerkqualiteit, die door de Staatssecretaris van Financiën aan de Kamer zijn aangeboden met de Kamerbrief Fiscale vergroening (Kamerstuk 32 140, nr. 47).

36

Vraag:

Kunt u een totaaloverzicht geven van het bedrag dat er naar KLM is gegaan in 2018?

Antwoord:

lenW is per 1 oktober 2016 toegetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programme. In dit kader is in 2018 € 0,2 miljoen betaald aan de KLM, die door KLM voor 100% is gebruikt om duurzame biokerosine in te kopen. Dit draagt daarmee bij aan de vergroening van de luchtvaartsector en het verduurzamen van het reisbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door de inzet van biokerosine worden vluchten van medewerkers van lenW verduurzaamd en daarmee hun CO₂-footprint verkleind. Vanzelfsprekend zijn ook voor de aankoop van deze vliegtickets gelden vanuit lenW naar de KLM gegaan. Naast deze gelden zijn er echter geen andere bedragen gegaan naar de KLM.

37

Vraag:

Kunt u uitleggen wat mainportverkeer is?

Antwoord:

Mainportverkeer bestaat uit vluchten die Nederland verbinden met belangrijke economische bestemmingen in Europa en de rest van de wereld. Op deze wijze draagt het mainportverkeer bij aan de netwerkqualiteit.

Een essentieel onderdeel van het mainportverkeer is het hubgebonden verkeer op Schiphol met een (Europees) verbindingennetwerk om de (inter)continentale bestemmingen te voeden.

38

Vraag:

Bestaat er een verschil in de ranglijst kostenniveau van de luchthavens op het gebied van vrachtverkeer en passagiersverkeer?

Antwoord:

In de SEO benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen worden de kosten op de luchthavens vergeleken op basis van een pakket vliegtuigbewegingen met een voor Schiphol representatieve vloot. Daarin zijn ook vrachtvliegtuigen opgenomen. In de ranglijst zijn deze vluchten dus verwerkt. Er zijn geen afzonderlijke ranglijsten opgesteld voor vrachtvliegtuigen en vluchten van passagiersvliegtuigen (die overigens deels ook vracht vervoeren in de «belly»).

39

Vraag:

Hoe vaak heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhavend moeten optreden vanwege geluidsoverschrijdingen door vluchten van en naar Schiphol?

Antwoord:

De ILT heeft niet handhavend hoeven op te treden.

In het gebruiksjaar 2017 zijn in 5 handhavingspunten de geluidsnormen overschreden: in 4 handhavingspunten zijn de normen voor het gehele etmaal overschreden (de geluidsnormen L_{den}) en in 1 geluidspunt de normen voor de nacht (L_{night}). De ILT heeft in 2018 een analyse uitgevoerd om vast te stellen wat de oorzaken zijn. Op basis daarvan heeft de ILT geen maatregel aan de luchtvaartsector opgelegd omdat de overschrijdingen het gevolg waren van het vliegen volgens het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS). Dit is in lijn met het anticiperend handhaven (Kamerstuk 31 936, nr. 296).

In het gebruiksjaar 2018 zijn in 4 handhavingspunten de geluidsnormen overschreden. Het betreft de geluidsnormen voor het gehele etmaal, de geluidsnormen voor de nacht zijn niet overschreden. De ILT voert momenteel een zelfde analyse uit naar de oorzaken.

U kunt hierover lezen in de handhavingsrapportage Schiphol 2018 van de ILT. Deze rapportage was ten tijde van het drukken van het jaarverslag van I&W nog niet gereed, en is op 22 mei 2019 aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 370).

40

Vraag:

Hoeveel geld ging er vanuit de rijksoverheid naar WinAIR in het jaar 2018 en hoeveel geld staat er nog gepland om naar WinAIR te gaan?

Antwoord:

Er is in 2018 evenals in de jaren daarvoor geen geld vanuit de rijks-overheid naar Winair gegaan. Er zijn ook geen uitgaven gepland. In de rijksbegroting is alleen een garantieverplichting opgenomen voor een toekomstige lening van een bank aan Winair. Deze lening is noodzakelijk voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen. Wanneer deze garantie wordt geëffectueerd zal Winair hiervoor aan de rijksoverheid een premie moeten betalen.

41

Vraag:

Was er meer vraag dan aanbod bij de opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)?

Antwoord:

Het grootste deel van de uitgaven die in 2018 zijn gedaan hadden betrekking op de aankoop van percelen van eigenaren met een grondpositie in de geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol (GIS) binnen het Luchthaven indelingsbesluit, daarnaast hadden de uitgaven betrekking op de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

Er zijn meer percelen met een grondpositie in het geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol aangeboden dan voorzien en er is een hoger bedrag aan schadeclaims uitgekeerd dan oorspronkelijk voorzien.

42

Vraag:

Hoeveel geld is er naar de follow-up van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) gegaan?

Antwoord:

In het kader van de follow-up van het OVV-rapport over de veiligheid op Schiphol zijn opdrachten gegeven voor de ontwikkeling van de monitor die mij meer inzicht moet geven in het functioneren van het veiligheids-systeem voor Schiphol, voor het in kaart brengen van de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid rondom Schiphol en het ontwikkelen van een stappenplan voor de uitvoering van externe veiligheidsregels in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Ook is een opdracht gegeven voor het uitvoeren van een integrale veiligheidsanalyse waarin is gezien of een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol na 2020 binnen het huidige operationele concept mogelijk is zonder dat de kans op een ongeval toeneemt. Aan deze opdrachten is in 2018 een bedrag van € 265.000 uitgegeven, dit is exclusief de apparaatskosten voor (extra) menskracht bij het ministerie en de ILT.

43

Vraag:

Wordt er bij het verminderen van het risico op vogelaanvaringen ook gekeken hoe de aanvaringen tussen windmolens en vogels / insecten kunnen worden verminderd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het voorkomen dat vogels worden gedood door windturbines is een belangrijk thema. Om die reden wordt onderzoek gedaan naar vogeltrek-bewegingen in relatie tot geplande locaties van windparken en worden maatregelen genomen zoals het tijdelijk stilzetten van de rotors in een park bij detectie van verhoogde vogeltrek met vogelradar. Dit is een verantwoordelijkheid van betrokken partijen zoals EZK, de provincie en de initiatiefnemer van het windpark.

44

Vraag:

Op welke wijze vult Nederland zijn actief lidmaatschap in van de International Maritime Organization (IMO)?

Antwoord:

In de IMO worden eisen opgesteld voor de internationaal opererende scheepvaart met betrekking tot veiligheid, bemanning en milieu. De belangrijkste Comités die besluiten over deze eisen zijn het veiligheids- (veiligheid en bemanning) en het milieucomité.

Beide Comités worden ondersteund door Sub-comités waar de eisen worden ontwikkeld en voorbereid voor besluitvorming in de Comités. Als maritieme natie participeert Nederland actief in zowel de Comités als de Sub-comités en levert daarmee een inhoudelijke bijdrage aan de totstandkoming van internationaal geldende eisen m.b.t. veiligheid, bemanning en milieu voor de mondiale scheepvaart. Daarnaast is Nederland ook lid van de IMO Council, het dagelijks bestuur van de IMO, waar o.m. de sturing op het werkprogramma van de IMO plaatsvindt. Ook participeert Nederland in de Assembly waar het werkprogramma uiteindelijk wordt vastgesteld.

45

Vraag:

Kunt u nader uiteenzetten hoe u zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, bemanningszaken en security?

Antwoord:

De regelgeving op maritiem terrein komt grotendeels uit de internationale overlegcircuits IMO voor de zeevaart en CCR voor de binnenvaart. Ook in Europees verband wordt regelgeving opgesteld. Binnen Nederland zorg ik ervoor dat deze regelgeving waar nodig wordt geïmplementeerd in wet- en regelgeving. Een klein deel van de regelgeving is nationaal bepaald. Dit wordt met enige regelmaat bekeken op actualiteit. Hierbij worden ook signalen uit de praktijk en van de ILT benut.

46

Vraag:

Kunt u nader uiteenzetten waarom er in de afgelopen acht jaar vertraging is ontstaan in passeertijd van de sluisen? Heeft droogte en ongepland onderhoud hier invloed op gehad?

Antwoord:

De passeertijden bij sluisen zijn vrij constant en voldoen de laatste jaren op vrijwel alle Rijkswaarswegen aan de streefwaarden. Op de hoofdtransportassen helaas nog niet. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door gebrek aan structurele fysieke capaciteit van de sluisen op de corridors tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluisen op die corridors lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. In 2018 is de afname met name veroorzaakt door gepland onderhoud bij enkele sluisen en de lange periode van laag water met veel omvaarverkeer met meer schepen bij enkele sluisen. De invloed van ongepland onderhoud als gevolg van storingen op de totaalscores van de passeertijden bij sluisen is beperkt, maar we zien de laatste jaren het aantal storingen op de vaarswegen wel toenemen. Samen met de geplande en toenemende vervangingsopgave zet dit de beschikbaarheid van de vaarswegen onder druk.

47

Vraag:

Kunt u voorbeelden geven van projecten die uitgevoerd zijn met de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart?

Antwoord:

Binnen de subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart (IDB) zijn onder meer de volgende projecten uitgevoerd:

- Het uitrusten van een containerschip met volledige elektrische voortstuwing door gebruik van duurzame energie (industriële onderzoek).
- Het toepassen van de voortstuwing van een binnenvaartschip op waterstof (experimenteel ontwikkelingsproject).
- Het retrofitten van een binnenvaartschip naar methanol aandrijving (experimenteel ontwikkelingsproject).
- Het inzetten van een batterijcontainer voor duurzame voortstuwing van een containerschip (industriële onderzoeksproject).
- De verduurzaming van een klein passagiersvaartuig door toepassingen zoals zonnepanelen, accupakketten en energiebesparende maatregelen (experimenteel ontwikkelingsproject).
- Het plaatsen van een EURO VI motor op een bestaand binnenvaartschip (experimenteel ontwikkelingsproject).

48

Vraag:

Zijn er in het geheel geen internationale vergelijkingen te maken over hoe uw ministerie presteert op kwantitatieve basis? Kunt u toelichten waarom niet?

Antwoord:

Nee, daar is geen betrouwbare kwantitatieve internationale vergelijking van te maken. Ministeries, niet alleen in Europa maar ook in landen daarbuiten, kennen verschillen in opbouw, structuur en begrotingsstystematiek. Wel bestaan er kwalitatieve vergelijkingen op basis van de prestaties van landen. Een tweetal voorbeelden op milieugebied zijn onder andere de Environmental Performance Review van de OESO, en de State of the Environment Report van het Europese Milieuagentschap dat eind 2019 gepresenteerd wordt.

49

Vraag:

Welke projecten (bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit en geluidschermen) lopen vertraging op vanwege de krappe bouwmarkt?

Antwoord:

Rijkswaterstaat ziet een dalende trend voor wat betreft het aantal inschrijvers bij aanbestedingen van de grotere complexe projecten. De krappe bouwmarkt is hiervan een oorzaak. Het is bij Rijkswaterstaat nog niet voorgekomen dat een aanbesteding niet door kon gaan wegens gebrek aan inschrijvers.

50

Vraag:

Wat voor gevolgen kan het hebben dat op basis van nieuwe inzichten eerdere cijfers alsnog worden aangepast?

Antwoord:

Elk jaar wordt gezien of nieuwe wetenschappelijke inzichten of praktijkervaringen aanleiding geven tot aanpassing van het soort en aantal emissiebronnen alsmede de hoeveelheid emissies die de bronnen

uitstoten. Dit betekent dat de emissiegegevens waarmee op dit moment wordt gewerkt, afwijken van de gegevens die gebruikt zijn bij het vaststellen van de emissieplafonds in het basisjaar (1999). Deze aanpak is gebaseerd op handreikingen van de Europese Commissie en de Verenigde Naties en worden op identieke wijze toegepast in alle lidstaten. Zoals ik in mijn brief van 9 april 2019 heb bericht (Kamerstuk 30 175, nr. 336), is het mogelijk dat in het basisjaar een te lage inschatting is gemaakt van de werkelijke emissies en de toentertijd vastgestelde emissieplafonds lager zijn dan met de huidige kennis het geval zou zijn. In zowel de NEC-richtlijn als het Göteborg-protocol is om aan deze discrepantie tegemoet te komen, de mogelijkheid geschapen een aanpassing van de emissie-inventaris aan te vragen, als er sprake is van bronnen die niet zijn geïdentificeerd ten tijde van het vaststellen van de emissieplafonds of als wetenschappelijk bewijs laat zien dat de huidige emissiefactoren verschillen van de emissiefactoren ten tijde van het vaststellen van de emissieplafonds. Een dergelijke aanvraag kan worden ingediend bij de Europese Commissie en het secretariaat van de Verenigde Naties. Indien met het verzoek wordt ingestemd, is er formeel geen sprake van overschrijding van de normen.

51

Vraag:

Klopt het dat de lucht in Nederland in 2018 minder schoon is geworden?

Antwoord:

In het jaarverslag op pag. 117, is gerapporteerd over verschillende emissies. Het betreft de gerealiseerde emissies tot en met 2016. Voor NO_x en fijnstof is sprake van een daling in gerealiseerde emissies alsook naar de toekomst. Dit beeld wordt tevens bevestigd door de laatste NSL Monitoringsrapportage, waaruit blijkt dat het aantal luchtkwaliteitsknelpunten in 2017 verder is afgenomen. Uit de NSL Monitoringsrapportage 2019, welke later dit jaar beschikbaar komt, zal blijken hoe de luchtkwaliteit zich in 2018 heeft ontwikkeld. In het jaarverslag 2019 verwacht ik te kunnen rapporteren over de realisatie in 2018 van luchtverontreinigende emissies.

52

Vraag:

Kunt u uitleggen waardoor de lucht in Nederland minder schoon is geworden in 2018?

Antwoord:

In het jaarverslag op pag. 117, is gerapporteerd over verschillende emissies. Het betreft de gerealiseerde emissies tot en met 2016. Voor NO_x en fijnstof is sprake van een daling in gerealiseerde emissies alsook naar de toekomst. Dit beeld wordt tevens bevestigd door de laatste NSL Monitoringsrapportage, waaruit blijkt dat het aantal luchtkwaliteitsknelpunten in 2017 verder is afgenomen. Uit de NSL Monitoringsrapportage 2019, welke later dit jaar beschikbaar komt, zal blijken hoe de luchtkwaliteit zich in 2018 heeft ontwikkeld. In het jaarverslag 2019 verwacht ik te kunnen rapporteren over de realisatie in 2018 van luchtverontreinigende emissies.

53

Vraag:

Kunt u nader uiteenzetten waarom 11,2 miljoen euro niet is uitgegeven aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), terwijl dit wel was begroot voor 2018? Zijn deze gelden uiteindelijk wel aan het NSL uitgegeven?

Antwoord:

Deze middelen zijn gereserveerd voor de afrekening van de NSL subsidies die tot met 2017 in het kader van het NSL aan provincies zijn verstrekt. De vaststelling van deze subsidies vereist een zorgvuldige analyse, hiervoor blijkt meer tijd nodig te zijn dan vooraf was voorzien. De vaststelling en de afrekening van de NSL- subsidies zal daarom in 2019 plaatsvinden.

54

Vraag:

Waardoor is er vertraging ontstaan bij de saneringsmaatregelen in het kader van geluidshinder?

Antwoord:

In 2018 zijn minder woningen gesaneerd dan oorspronkelijk gepland. De oorzaak daarvoor ligt met name in de krappe bouwmarkt, waardoor bouwplanningen bij de uitvoering van gevelisolatieprojecten zijn uitgelopen.

55

Vraag:

Op wat voor opdrachten met als gevolg hogere uitgaven van 1,6 miljoen euro wordt gedoeld op het terrein van gezonde lucht en geluid- en verkeersemisseries?

Antwoord:

Gedoeld wordt op de opdrachten aan TNO voor de:

1. Uitvoering steekproefcontrole programma's personenauto's en Heavy Duty (€ 0,9 mln)
De programma's betreffen het uitvoeren van emissiemetingen aan personen-, bestel- en vrachtauto's.
2. Uitvoering MAVE (€ 0,7 mln.) Het doel van het project «Maatwerkadvies voertuigemissies, brandstoffen en geluid» (MAVE) is het aanleveren van technisch inhoudelijke kennis op het gebied van mobiele bronnen ten behoeve van de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het milieubeleid, in het bijzonder inzake luchtmissies (incl. CO₂).

56

Vraag:

Kunt u uitleggen op welke wijze de 12,6 miljoen euro in het kader van het NSL is uitgegeven door lokale overheden, aangezien de gelden zijn overgemaakt aan het Gemeente- en btw-compensatiefonds?

Antwoord:

Zoals op pagina 120 in het Jaarverslag is aangegeven is de lagere realisatie samengesteld uit twee posten. De eerste betreft een bedrag van 11,2 mln. dat bij tweede suppletoire begroting is overgeboekt naar het gemeente- en btw-compensatiefonds in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het tweede betreft een bedrag van 1,4 mln., als gevolg van de lagere uitgavenrealisatie door vertraging bij saneringsmaatregelen in het kader van geluidshinder. Aan de overboeking van 11,2 mln. voor cofinanciering van maatregelen in het kader van de Aanpassing NSL 2018, liggen bestuurlijke overeenkomsten ten grondslag inclusief verplichtingen en voorwaarden voor partijen. Met de betreffende steden is overeengekomen voor welke specifieke maatregelen zij de cofinanciering kunnen inzetten ten behoeve van de aanpak van de binnenstedelijke luchtkwaliteitsknelpunten. Monitoring en evaluatie van de maatregel verloopt via het reguliere proces van het NSL, daaruit zal blijken of de maatregel is uitgevoerd, dan wel is vervangen voor een andere maatregel met een vergelijkbaar effect op de luchtkwaliteit.

57

Vraag:

Om welke reden zijn op het gebied van circulaire economie incidenteel middelen toegevoegd?

Antwoord:

Bij incidentele suppletoire begroting is in 2018 vanuit de Klimaatenu-loppe aan dit artikel een bedrag van in totaal 33 mln. toegevoegd. Deze maatregelen dragen bij aan de reductie van de uitstoot van CO₂. Een gedeelte ervan (12 mln.) is met maatregelen op het terrein van circulaire economie ingevuld.

58

Vraag:

Wat was het totaal aan uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 1990?

Antwoord:

Op de website van www.emissieregistratie.nl publiceert de rijksoverheid jaarlijks de emissies in Nederland. In 1990 bedroeg de uitstoot van broeikasgassen 221,7 Mton.

59

Vraag:

Kan tegen de achtergrond dat de financiering van de opdrachten duurzame mobiliteit in 2018 met 8 miljoen euro is verlaagd ten behoeve van de regeling Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-regeling), uitgezet worden waaraan deze gelden besteed zijn in 2018?

Antwoord:

De middelen zijn in 2018 besteed aan de uitkeringen van toegekende projecten DKTI-regeling 2017/2018. Concreet gaat het om maatregelen voor experimenten en proeftuinen met e-trucks in de logistieke keten, tank- en laadpleinen waaronder waterstofstations en de ontwikkeling van schone voertuigen voor specifieke niches, bijvoorbeeld de afvalsector. Overigens staat tegenover de genoemde verlaging van € 8 mln op het opdrachtenbudget een gelijke verhoging van het subsidiebudget, omdat de uitgaven DKTI-regeling 2018 uiteindelijk zijn verantwoord op het financieel instrument subsidies.

60

Vraag:

Kunt u toelichten welke demonstratieprojecten bij diverse gemeenten zijn uitgevoerd ten behoeve van zero-emissie stadslogistiek? Kunt u toelichten waarom de uitgaven in 2016 op de DKTI-regeling lager zijn uitgevallen dan oorspronkelijk was geraamd?

Antwoord:

De DKTI-regeling 1e ronde is gesloten op 21 december 2017 en toegekend in 2018. De regeling kende toen een overtekening en besteding aan 33 projecten op in totaal 52 locaties met een gemiddelde doorlooptijd van 2 tot 3 jaar. De uitkeringen in het kader van de DKTI-regeling zijn in 2018 volledig verplicht. Omdat de gehonoreerde projecten een langere doorlooptijd hebben, vinden ook de uitkeringen die hieraan zijn gekoppeld over een langere periode (ook na 2018) plaats. DKTI heeft een bredere reikwijdte dan stadslogistiek alleen en richt zich op initiatieven uit het bedrijfsleven.

Concreet gaat het om maatregelen voor experimenten en proeftuinen met e-trucks in de logistieke keten, tank- en laadpleinen waaronder waterstof-

stations en de ontwikkeling van schone voertuigen voor specifieke niches, bijvoorbeeld de afvalsector.

61

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de uitgaven in 2016 op de DKTI-regeling lager zijn uitgevallen dan oorspronkelijk was geraamd?

Antwoord:

In neem aan dat de Kamer doelt op het jaar 2018.

De DKTI-regeling 1e ronde is gesloten op 21 december 2017 en toegekend in 2018. De regeling kende toen een overtekening en besteding aan 33 projecten op in totaal 52 locaties met een gemiddelde doorlooptijd van 2 tot 3 jaar. De uitkeringen in het kader van de DKTI-regeling zijn in 2018 volledig verplicht. Omdat de gehonoreerde projecten een langere doorlooptijd hebben, vinden ook de uitkeringen die hieraan zijn gekoppeld over een langere periode (ook na 2018) plaats.

62

Vraag:

Wat wordt verstaan onder Kennis co-creatie en kennislanding van wetenschap in beleid?

Antwoord:

Bij kennis co-creatie wordt nieuwe kennis in samenspraak met een gebruiker of een andere partij ontwikkeld. Door de behoefte van de gebruiker te koppelen aan inhoudelijke ontwikkelingen kunnen gezamenlijk nieuwe inzichten of producten gerealiseerd worden. Kennislanding van wetenschap in beleid, betekent dat onderzoekers en beleidsmedewerkers er gezamenlijk zorg voor dragen dat de resultaten van wetenschappelijk onderzoek vertaald worden en concreet gemaakt worden. Dat gebeurt op een zodanige manier dat de wetenschappelijke resultaten in concrete beleidsmaatregelen of -adviezen vertaald zijn.

63

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de realisatie van de geplande audits, convenanten, objectinspecties en incidentenafhandeling zo laag zijn?

Antwoord:

Voor de lagere audits (365 minder realisatie t.o.v. planning van 1.336) en objectinspecties (40.328 minder realisatie t.o.v. planning van 67.691) zijn twee hoofdverklaringen:

1. De ILT bevindt zich sinds 2016 in een veranderingstraject. Vanaf 2018 heeft dat geleid tot een andere (tijdelijke) organisatiestructuur. Dit veranderingstraject vraagt om een verschuiving van capaciteit van reguliere werkzaamheden naar een programmatische benadering gericht op de aanpak van de grootste maatschappelijke risico's. De ontwikkeling kost tijd en capaciteit.
2. De afwijking van de productiecijfers op het gebied van objectinspecties betreft 31.500 inspecties «energielabels». In overleg met BZK is het aantal inspecties verlaagd. Er was sprake van een hoog nalevingspercentage (91%) waardoor na overleg met het Ministerie van BZK is besloten om de handhaving op het ontbreken van energielabels bij verkochte woningen in het vervolg steekproefsgewijs te doen.

Voor «incidentafhandeling» zijn er minder zaken voorgekomen waarbij de inzet van de ILT nodig was.

De ILT sluit geen nieuwe convenanten met ondertoezichtstaanden meer af. De ILT richt de schaarse capaciteit op het bereiken van maatschappelijk effect. Bedrijven waarmee de ILT een handavingsconvenant heeft

afgesloten zijn doorgaans bedrijven zijn die goed naleven. Het sluiten en onderhouden van handhavingsconvenanten kost de ILT (te) veel inspectiecapaciteit. Deze inspectiecapaciteit zet de ILT liever in op de potentieel slechte nalevers in risicogebieden, dan op de goede nalevers.

64

Vraag:

Waarom zijn er maar 9 audits geweest op het gebied van water, producten en stoffen in plaats van de geplande 36?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 63 voor de algemene oorzaken van een lager aantal toezichtsactiviteiten.

In deze categorie gaat het met name om minder audits op het gebied van «bodem». Sinds 2018 is er een verschuiving van reguliere audits naar een programmatische aanpak. Het programma richt zich op het voorkomen van bodemverontreiniging en het stimuleren van duurzaam gebruik van bodem. Het ontwikkelen van het programma kost tijd en capaciteit ten koste van het aantal uitgevoerde audits.

65

Vraag:

Waarom zijn er maar 210 audits geweest op het gebied van luchtvaart in plaats van de geplande 410?

Antwoord:

In het jaarverslag zijn helaas de verkeerde realisatiecijfers gerapporteerd. In de categorie «technische bedrijven» waren de audits op het gebied van erkenning niet volledig meegeteld.

Het juiste aantal audits in 2018 op het gebied van luchtvaart is 343, te weten:

- 54 – audits luchtvaart operationele bedrijven
- 269 – audits luchtvaart technische bedrijven
- 20 – audits luchthavens en luchtruim

Ten opzichte van de planning konden 67 audits niet uitgevoerd worden.

66

Vraag:

Welk gedeelte van het Infrastructuurfonds wordt risicogestuurd ingezet? Staat dit budget in verhouding tot de verwachte maatschappelijke schade die de enorme toename aan filevorming zal opleveren?

Antwoord:

Er is geen specifiek deel van het Infrastructuurfonds dat risicogestuurd wordt ingezet. Binnen het taakstellend budget van een project worden projectspecifieke risicoreserveringen getroffen voor als risico's zich voordoen binnen projecten. Wanneer deze risicoreserveringen na afloop van het project niet benodigd zijn geweest dan vloeien deze terug naar de Investeringsruimte. Daarnaast worden op het infrastructuurfonds ook reserveringen getroffen voor risico's met een projectoverstijgend karakter. Zo informeer ik u bijvoorbeeld jaarlijks met de begroting over de risicoreservering voor beheer en onderhoud, en heb ik u geïnformeerd over het risico van brandwerendheid bij tunnels.

67

Vraag:

Wat zijn de totale kosten voor externe inhuur en welk verschil in uitgaven zou er zijn geweest in 2018 als deze mensen in vaste dienst waren geweest?

Antwoord:

De totale kosten voor externe inhuur waren in 2018 € 211 miljoen. Daarvan betrof € 105 miljoen taken die aan de markt worden overgelaten door RWS (niet-kerntaken) waarvoor geen eigen personeel kan worden ingezet.

Voor de overige € 106 miljoen gaat het om specialistische advisering en uitzendkrachten, waar over het algemeen sprake is van kortdurende advisering voor projecten.

Hoe groot het verschil in uitgaven zou zijn geweest als deze mensen in vaste dienst zouden zijn geweest valt niet exact te geven. Hoewel medewerkers in vaste dienst minder kosten per uur, geldt voor het in vaste dienst nemen van een medewerker weer dat een volledig jaarsalaris en meerjarige doorloop moet worden betaald. Dit terwijl de specifieke expertise niet altijd voor langere tijd nodig is.

68

Vraag:

Welke departement maakte in 2018 de meeste personele onkosten? Om welk totaalbedrag ging het hier?

Antwoord:

Onder verwijzing naar Tabel 40 Externe inhuur uit de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk 2018 op pagina 106 kan worden gesteld dat het Ministerie van Defensie met € 3.537 miljoen de meeste personele uitgaven had in 2018.

Tabel 40 Externe inhuur

	Uitgaven externe inhuur in 2018 (in € x 1.000)												
	AZ	BZ	BZK	Def	EZK/LNV	FIN	IenW	OCW	SZW	JenV	VWS	Totaal	Aandeel
1. Interim-management	106	51	3.704	432	5.973	278	3.561	794	940	3.650	2.282	21.780	2%
2. Organisatie- en formatieadvies	0	137	791	1096	1.270	126	4.071	41	508	6.990	380	15.410	1%
3. Beleidsadvies	0	452	2.804	6.614	1.750	401	5.193	422	884	1.215	2.279	22.014	2%
4. Communicatieadvies	256	228	1.775	235	3.184	1.896	1.600	432	1.347	2.510	2.326	15.789	1%
Totaal Beleid	362	868	9.074	8.377	12.177	2.701	14.425	1.689	3.679	14.374	7.267	74.993	5%
5. Juridisch advies	406	1.195	2.598	299	3.232	545	2.458	232	227	2.721	290	14.203	1%
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	172	20	79.006	66.932	24.725	125.728	19.409	60.171	3.927	126.547	24.328	530.965	38%
7. Accountancy, financiële en administratieve organisatie	211	0	3.865	263	7.961	8.266	2.199	293	159	3.705	1.644	28.566	2%
Totaal (beleids)ondersteunend	789	1.215	85.469	67.494	35.918	134.539	24.066	60.696	4.313	132.973	26.262	573.734	41%
8. Uitvoering (formatie & piek)	849	23.740	57.699	58.958	154.788	77.965	172.721	22.368	3.528	171.217	11.832	755.665	54%
Totaal ondersteuning bedrijfsvoering	849	23.740	57.699	58.958	154.788	77.965	172.721	22.368	3.528	171.217	11.832	755.665	54%
Totaal uitgaven inhuur externen	2.000	25.823	152.242	134.829	202.883	215.205	211.212	84.753	11.520	318.564	45.361	1.404.392	100%
Totale personele uitgaven 2018	31.909	284.036	868.595	3.536.674	1.018.116	2.473.621	1.308.457	429.666	246.252	2.430.604	458.326	13.086.256	
% personele uitgaven	6,3%	9,1%	17,5%	3,8%	19,9%	8,7%	16,1%	19,7%	4,7%	13,1%	9,9%	10,7%	
Totaal uitgaven 2017	1.546	22.701	141.187	96.864	183.821	195.820	236.790	94.321	6.547	261.219	46.704	1.287.520	
verschil	454	3.122	11.055	37.965	19.062	19.385	-25.578	-9.568	4.973	57.345	-1.343	116.872	
Aantal overschrijdingen max. uurtarief €225/uur	0	0	0	1	0	0	0	0	0	12	2	15	
Overschrijdingen 2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	9	

Bron: Bijlagen bij de Departementale Jaarverslagen 2018.

69

Vraag:

Om welke reden worden projecten uit het product Samenstelling atmosfeer uit satellieten vertraagd?

Antwoord:

In het jaarverslag is gemeld dat (p. 216) in 2018 het KNMI € 1,7 miljoen minder aan omzet heeft gerealiseerd voor derden dan oorspronkelijk begroot. Dit is met name als gevolg van achterblijvende omzet op het product Samenstelling atmosfeer uit satellieten. De € 1,7 mln verminderde omzet heeft voornamelijk betrekking op de planning van twee extern gefinancierde projecten, waarbij het KNMI samenwerkt met andere partners. Door wijzingen in de planning zijn de samenwerkende partners niet in 2018 uitbetaald zoals wel was begroot, maar schuift de betaling door naar volgende jaren. Deze verschuiving heeft effect op de jaarrekening in 2018 waardoor deze lager is uitgevallen. Er verandert daarmee niets aan de totale de omvang van de beschikbare middelen en ook is geen sprake van vertraging in de uitvoering van deze projecten.