

Vergaderjaar 2012–2013

33 605 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2012

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Jaarverslag 2012 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 33 605 XII, nr.1).

De minister en de staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 5 juni 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. Jansen

De griffier van de commissie,
Tijdink

1

Vraag:

Wat zijn alle kosten die zijn gemaakt in 2012 voor de verhoging van de maximumsnelheid, zowel voor maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en geluid, als ook extra kosten door bijvoorbeeld invulling van PAS-ruimte (Programmatische Aanpak Stikstof)? Is dit hoger of lager dan geraamd?

Antwoord:

In de brief (Kamerstuk 32 646, nr. 13) van 28 november 2011 is aangegeven dat de begrote kosten € 50 miljoen bedragen (bebording en verkeersveiligheidsmaatregelen).

Daarnaast doe ik, conform de brief, in de periode 2015–2018 een investering van € 40 miljoen ter verdere verbetering van de veiligheid van het ontwerp van autosnelwegen in het kader van het Programma Meer Veilig 3.

In 2012 is circa € 12 miljoen uitgegeven aan maatregelen, overigens lopen de maatregelen die gemoeid zijn met de verhoging van de maximumsnelheid door tot eind 2014. Er zijn geen uitgaven gedaan in 2012 met betrekking tot de PAS.

2

Vraag:

Met hoeveel kilometer per uur is de gemiddelde snelheid die wordt gereden op het hoofdwegennet gestegen of gedaald sinds de verhoging van de maximale snelheid op 45% van het hoofdwegennet?

Antwoord:

Uit de metingen die gedaan zijn op de proefvakken 130 km/h om de effecten van de snelheidsverhoging te onderzoeken is gebleken dat de gemiddelde snelheid van het personenverkeer met ongeveer 3 km/h is toegenomen (zie rapport: Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging). Uit de eerste metingen die gehouden zijn na de invoering van 130 km/h op autosnelwegen op 1/9/2012 is gebleken dat de snelheidstoename lager is dan gemeten op de experimenteertrajecten.

3

Vraag:

In hoeverre bent u tevreden met de gevolgen in de praktijk na het vrijgeven van de tarieven voor het openbaar vervoer na afschaffing van de strippenkaart?

Antwoord:

De huidige praktijk met vrijgeven van de tarieven in het openbaar vervoer na afschaffing van de strippenkaart is een gevolg van de fundamentele keuze die kabinet en Kamer eerder gemaakt hebben, namelijk dat het Nederlandse Openbaar Vervoer ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 is gedecentraliseerd en verdeeld over verschillende concessies. Deze ontwikkeling heeft de decentrale overheden de vrijheid gebracht om een eigen OV-beleid te voeren, waarbij ook de bevoegdheid hoort om zelf de tarieven en producten te bepalen. Dit heeft geleid tot een veelheid aan producten en verschillen in tarieven, hetgeen door de reiziger als problematisch wordt ervaren. In reactie op deze situatie heb ik daarom in mijn brief over de wetgeving rond de OV-chipkaart (Kamerstuk 23 645, nr. 524 d.d. 13 februari 2013) aangegeven te overwegen regels te stellen aan tarieven en producten (Kamerstuk 23 645, nr.524 d.d. 26 februari 2013). In het Algemeen Overleg van 28 februari jongstleden heb ik daarbij aangegeven de verworvenheden van de decentralisatie niet

teniet te willen doen, maar vooral de transparantie en begrijpelijkheid voor de reiziger vergroten wil vergroten. Ik heb u toegezegd dat u voor de zomer een hoofdlijnennotitie ontvangt over het brede wetgevingstraject rond de OV-chipkaart. Daarin zal ik ook nader ingaan op mogelijke aanknopingspunten voor regelgeving omtrent tarieven en producten. Ik verwijs u hierbij tevens naar mijn reactie in het Schriftelijk Overleg over tarieven (Kamerstuk 23 645, nr. 542 d.d. 3 mei 2013).

4

Vraag:

Bent u nog steeds van mening dat het afschaffen van het papieren treinkaartje wenselijk en haalbaar is in 2013? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord:

In de brief van 12 juni 2012 is uw Kamer geïnformeerd over de aanpak van NS bij het afschaffen van het papieren kaartje (Kamerstuk 23 645, nr. 516). Ik heb hierover als concessieverlener veelvuldig overleg met NS. In die overleggen heb ik een aantal essentiële onderwerpen besproken waarvan ik het belangrijk vind dat die goedgeregeld zijn voordat het papieren treinkaartje verdwijnt en de poortjes sluiten. Deze voorwaarden zijn ook opgenomen in de genoemde brief aan uw Kamer, niet tegenstaande het feit dat ik vanuit de huidige wet- en regelgeving geen formele bevoegdheden heb om voorwaarden aan dit proces te verbinden. Ik ben dan ook van mening dat een aantal zaken goed geregeld moet zijn voordat het papier definitief kan verdwijnen, zoals oplossingen voor de internationale reizigers en stations met een interwijkfunctie. Op een aantal punten zijn oplossingen al gereed en in werking, bijvoorbeeld ten aanzien van het dubbel opstaptarief en een reisvoorzieningen voor blinden en slechtzienden (de OV-chip Plus). Daarnaast heeft NS aangegeven ten behoeve van de incidentele reiziger een wegwerпкаartje te introduceren. Net als bij het afschaffen van de strippenkaart in het regionale OV is voor mij het voldoen aan gestelde voorwaarden leidend boven een specifieke planning.

5

Vraag:

Zijn er al resultaten zichtbaar van de maatregelen uit het Programma Beter Benutten? Zo ja, welke?

Antwoord:

Het programma Beter Benutten bestaat uit ruim 250 maatregelen. De maatregelen en de effecten daarvan komen conform planning gefaseerd beschikbaar in de komende jaren. U wordt over de voortgang en de effecten van de gebiedsprogramma's periodiek geïnformeerd in het kader van het MIRT-proces (Kamerstuk 32 500 A nr. 81, d.d. 14 juni 2011). In onderstaande tabel staan enkele voorbeelden van maatregelen die al gereed zijn en resultaten laten zien, inclusief de voorlopige inschatting van de met deze maatregelen te behalen effecten. In het najaar van 2013 zal ik u in het kader van het MIRT-proces voor het eerst over de tussenstand van het programma en de eerste bereikte resultaten nader informeren.

Regio	Project	Effect (eerste inschatting)
Arnhem Nijmegen	Slim prijzen Knpt Neerbosch (gereed maart 2013)	Ruim 4.000 spitsmijdingen 600 VVU per etmaal

Regio	Project	Effect (eerste inschatting)
Maastricht	Fiets en e-bike campagne (januari gestart)	Reeds 17.000 woon werk km's gefietst (300 deelnemers tot nu toe)
Rotterdam	Spitsmijden	Ruim 5.000 spitsmijdingen
Utrecht	Spitsvrij	Ruim 3.000 spitsmijdingen
Brabant	Spitsmijden A12	600 spitsmijdingen
	Spitsmijden	800 spitsmijdingen

6

Vraag:

Wanneer ontvangt de Kamer een eerste tussenevaluatie van de maatregelen uit het «Beter Benutten»-pakket?

Antwoord:

In het kader van het MIRT-proces (Kamerstuk 32 500 A nr. 81, d.d. 14 juni 2011) informeer ik u jaarlijks over de voortgang van de gebiedsprogramma's.

7

Vraag:

Kunt u aangeven op welke plaatsen projecten vanuit «Beter Benutten» daadwerkelijk hebben geleid tot minder filedruk?

Antwoord:

Voor de eerste effecten van een aantal maatregelen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 5 m.b.t. het jaarverslag van het ministerie van lenM 2012.

8

Vraag:

Is bekend welke regionale initiatieven vanuit «Beter Benutten» het meest effectief zijn? In hoeverre is hier lering uit te trekken voor andere regio's?

Antwoord:

De uitvoering van «Beter Benutten» is nog in volle gang. In het kader van het MIRT-proces (Kamerstuk 32 500 A nr. 81, d.d. 14 juni 2011) informeer ik u jaarlijks over de voortgang van de gebiedsprogramma's. Voor de eerste effecten van een aantal maatregelen verwijs ik u naar de beantwoording van vraag 5 m.b.t. het jaarverslag van het ministerie van lenM 2012.

9

Vraag:

Welke kosten zijn in 2012 gemaakt met betrekking tot het opstellen van de nieuwe Omgevingswet?

Antwoord:

De programmadirectie Eenvoudig Beter heeft in 2012 € 4 miljoen besteed aan het opstellen van de Omgevingswet en de activiteiten die daarmee samenhangen, zoals omgevingsmanagement. Diverse organisaties zijn betrokken bij het opstellen van de Omgevingswet. De uren die zij hiervoor inzetten zijn niet bijgehouden.

10

Vraag:

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de Omgevingswet?

Antwoord:

Eind 2012 is de laatste stand van zaken aan de Tweede Kamer teruggemeld per brief (Kamerstuk 33 118, nr. 6). Eind februari 2013 is de toetsversie van de Omgevingswet opgeleverd. De formele consultatie (o.a. IPO, VNG en UvW) hierover is in mei afgerond. Momenteel worden de resultaten uit de consultatie verwerkt. Het wetsvoorstel wordt voor de zomer voor advies aan de Raad van State aangeboden.

11

Vraag:

Wat zijn tot nog toe de resultaten van het traject «Nu Al Eenvoudig Beter»?

Antwoord:

Eind 2012 is Nu al Eenvoudig Beter gestart. Als eerste is een praktijkprogramma opgestart, dat wordt uitgevoerd door Platform31 en Landwerk. Binnen het praktijkprogramma worden excursies georganiseerd, wordt gepubliceerd over goede voorbeelden en vinden bestuurlijke gesprekken plaats over gewenste cultuur en werkwijze en wat daar nu al aan verbeterd kan worden. Ten tweede is een website opgezet waar de eerste voorbeeldprojecten worden gepresenteerd (www.rijksoverheid.nl/nualeenvoudigbeter). Ten derde wordt ervaring opgedaan met instrumenten, zoals flitsvergunningen, omgevingsvisies, omgevingsplannen en flexibele bestemmingsplannen. Ook zijn er verschillende gemeenten die de eigen regelgeving in het fysieke domein aanpakken en vereenvoudigen en verbeteren. Steeds meer gemeenten, provincies en waterschappen verbeteren hun werkwijzen en komen tot een eenvoudiger en betere ontwikkeling en beheer van de leefomgeving. De effecten zijn positief: de voorbeelden laten zien dat werkwijzen vereenvoudigen en beleid en uitvoering verbeteren. Dat is winst voor de regeldruk en voor de kwaliteit van de leefomgeving.

12

Vraag:

Hoeveel afvalstorten hebben in 2012 problemen gehad met verspreiding van verontreiniging via bodem of water? In hoeveel gevallen heeft dit geleid tot handhavend optreden?

Antwoord:

Deze gegevens zijn niet beschikbaar bij het ministerie, omdat de uitvoering en handhaving zijn gedecentraliseerd. Voor Wm-stortplaatsen geldt de provincie als bevoegd gezag op grond van het Stortbesluit bodembescherming. Voor niet-Wm-stortplaatsen (navos-stortplaatsen) gelden de provincies of de grotere gemeenten als bevoegd gezag op grond van de saneringsparagraaf van de Wet bodembescherming.

13

Vraag:

Wat zijn de concrete doelstellingen van de Green Deal Rapportage Duurzaamheid Vaste Biomassa wat betreft aandeel duurzame energie en inzet van aantoonbare duurzame biomassa?

Antwoord:

Het kabinet zet zich in voor wettelijke verankering in Europees verband van geharmoniseerde duurzaamheidseisen voor biomassa voor energie en warmte. De Green Deal anticipeert op wettelijke verankering van duurzaamheidseisen door in onderlinge samenwerking te komen tot openbare, gestandaardiseerde rapportages over de inzet en duurzaamheid van de biomassa voor energie die in Nederland wordt omgezet. Het doel hiervan is de transparantie te verhogen en meer inzicht te krijgen in

het gebruik van biomassa én de wijze waarop het duurzame karakter is aangetoond. In het kader van de Green Deal kan door het bedrijfsleven en de overheid bovendien ervaring opgedaan worden met het verzamelen en geaggregeerd publiceren van deze gegevens.

14

Vraag:

Waarom is er vertraging opgetreden bij het operationaliseren van de regionale uitvoeringsdiensten (RUD) en wanneer zullen alle RUD's operationeel zijn?

Antwoord:

De vorming van de RUD's is overeenkomstig de wens van het parlement door een bottom-up proces tot stand gekomen. Het gevolg hiervan is dat gemeenten en provincies zelf het op- en inrichtingsproces van de RUD's hebben vormgegeven en met elkaar tot de RUD-vorming zijn gekomen. In verschillende regio's hebben deze processen tot vertraging geleid. Zoals ik in mijn brief van 19 november 2012 (Kamerstuk 26 956, nr. 143) heb aangegeven zijn de belangrijkste oorzaken van deze vertraging het meer tijd in beslag nemen van enerzijds het verkrijgen van draagvlak bij de betrokken partijen en anderzijds het verkrijgen van instemming van alle afzonderlijke Raden met de gemeenschappelijke regeling. Volgens de mij laatst verschafte provinciale opgave van de stand van zaken van de RUD-vorming zullen – op één uitzondering na – alle RUD's per 1 januari 2014 operationeel zijn. De uitzondering betreft de RUD Drenthe.

15

Vraag:

Waarom was niet voorzien dat de EU minder EU-subsidies zou uitkeren?

Antwoord:

De op € 570 duizend begrote post «Ontvangsten» betreft ontvangsten in het kader van beleidsondersteunende producten; naast EU-subsidie ook andere ontvangsten, zoals bijdragen van regionale overheden. Het totaal aan ontvangsten stond in de begrotingen van de afgelopen jaren meerjarig op ca. € 0,5 mln geraamd, een cijfer op basis van ervaring. Najaar 2012 is een nadere analyse uitgevoerd om tot een betere raming te komen. Conclusie van deze analyse is dat het begrote bedrag van ca. € 0,5 mln gebaseerd was op een hoofdmoot gevormd door EU-subsidies, terwijl hooguit nog gerekend kan worden op een fractie van het bedrag aan EU-subsidies dat in vroegere jaren werd ontvangen. Reden hiervoor is dat naarmate het EU-waterbeleid meer van de ontwikkelingsfase in de uitvoeringsfase is gekomen, beleidsproducten minder in aanmerking komen voor EU-subsidies. Die subsidies gaan nu veeleer naar uitvoeringsprojecten. Op grond van deze analyse wordt de post «Ontvangsten» op H.XII art.11 in de ontwerpbegroting van 2014 en komende jaren structureel verlaagd.

16

Vraag:

Waarom zijn de werkzaamheden van Partners voor Water bij de Deltalanden vertraagd? Welke aan de Topsector Water gelieerde activiteiten hebben ook voor onderuitputting van het instrument subsidies gezorgd en waarom? Welke gevolgen hebben deze vertragingen voor de realisatie van doelstellingen met betrekking tot de export van Nederlandse waterexpertise?

Antwoord:

De subsidie van het programma Partners voor Water voor de Deltalanden is grotendeels gekoppeld aan projecten in de Deltalanden zelf. De realisatie op de begroting is daarmee direct afhankelijk aan de voortgang en afronding van deze projecten. Binnen alle stappen van projectidee tot en met afronding van het project doen zich soms vertragingen voor. Voorbeelden van oorzaken hiervoor zijn: extra communicatie en overleg met de verantwoordelijke overheid in het Deltaland over de opzet van het project, extra tijd voor mobilisatie van het team en opzetten concrete samenwerking met overheden ter plaatse, niet direct beschikbaar zijn van relevante gegevens, extra overleg rondes voor participatie van stakeholders of over de conceptrapportages. Deze vertragingen zijn niet ongewoon in dit type projecten; de plaatselijke situatie is nu eenmaal anders dan in Nederland. Voor het slagen van de projecten is volledig commitment nodig van het Deltaland. Het is noodzakelijk de verschillende stappen van het project zorgvuldig te doorlopen om de gewenste afspraken te kunnen maken en tegelijk ook om het Nederlandse bedrijfsleven goed te kunnen positioneren.

Gelet op deze ervaringen wordt extra aandacht besteed aan meer realistische planning van de projecten. De vermindering van gebruik van subsidie uit Partners voor Water voor topsector water doeleinden dient niet gezien te worden als een vertraging met gevolgen voor het behalen van de doelstelling van de Topsector. Alles is gericht op het bereiken van de toename van de export van de Nederlandse waterexpertise.

17

Vraag:

a. Kunt u aangeven hoe het staat met de waterkwantiteit en -kwaliteit in relatie tot de stroomgebieden vanuit het buitenland? b. Zijn hier heldere afspraken over gemaakt? c. Zo ja, welke afspraken zijn dit en is daar een planning aan gekoppeld? d. Zijn er afspraken over de minimale hoeveelheid water die vanuit het buitenland naar Nederland moet worden doorgevoerd?

Antwoord:

De waterkwaliteit en -kwantiteit zijn onderwerp van gesprek in het internationale overleg in het kader van de Rijn- en Maascommissie. Met de totstandkoming van de EU Kaderrichtlijn Water (2000) en de EU Richtlijn Overstromingsrisico's (2007) hebben de Rijn- en de Maascommissie een belangrijke taak gekregen in de coördinatie bij de uitvoering van beide richtlijnen in de internationale stroomgebieden. In deze richtlijnen zijn deadlines opgenomen voor het bereiken van doelstellingen. Reeds na de hoogwaters van 1993 en 1995 is de bescherming tegen overstromingen onderdeel geworden van het internationale Rijn- en Maasoverleg, respectievelijk in Actieprogramma Hoogwater Rijn (1998) en het Actieplan Hoogwater Maas (1998). Voor lage afvoeren verwijs ik naar het antwoord op vraag 2 in de vragen op het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2012.

18

Vraag:

Heeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) al invloed gehad op de bestedingen in 2012 en zo ja, welke?

Antwoord:

De SVIR wordt sinds juli 2012 uitgevoerd, na de beraadslaging over de vastgestelde SVIR in de Eerste en Tweede Kamer. De SVIR heeft dan ook nog geen grote invloed gehad op de uitgaven van lenM in 2012. Wel hebben de beleidskeuzes in de SVIR invloed op de keuze van de ontwerp-

projecten die lenM financieel heeft ondersteund en op de keuzes die worden gemaakt bij de besteding van de gelden uit het Infrastructuurfonds.

Daarnaast heeft lenM in 2012 minder besteed aan inspecties in het ruimtelijk domein door het schrappen van de toetsing vooraf van de bestemmingsplannen, als gevolg van het SVIR-beleid. De teruggang in werk resulteert in een verloop van 27 naar 8 medewerkers bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.

19

Vraag:

Wat gebeurt er met de € 65.344 miljoen aan verplichtingenruimte die niet benut is met betrekking tot bodemsaneringskredieten?

Antwoord:

De verplichtingenruimte die in 2012 niet is benut vervalt. Er zijn geen leningen met garantie verstrekt. Er is geen kasbudget (uitgaven) mee gemeoid.

20

Vraag:

Wat is de reden van vertraging bij toekenning van de bijdrage aan Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (RWT) (bij 02.02.05)?

Antwoord:

in 2012 is de realisatie op 02.02.05 niet uitgesplitst in de drie subcategorieën van de begroting. Dit was in 2011 ook niet het geval. De vergelijking tussen begroting en realisatie betreft daarom nu het totaal van 02.02.05.

Een belangrijk deel van deze post vormen de budgetten voor de Basisregistratie Grootchalige Topografie. In 2012 zijn met alle overheden vernieuwde definitieve afspraken gemaakt over het moment waarop de realisatie en implementatie plaats zullen vinden. Deze beïnvloeden de totale investerings- en exploitatiebudgetten niet, maar de uitputting verschuift deels naar latere jaren en vindt deels in de vorm van subsidies plaats. Binnen de realisatie van 2012 is een bedrag van € 6,620 miljoen overgeheveld naar de subsidieuitgaven. De rest van het verschil betreft uitgaven die in latere jaren worden gedaan. Omdat met name voor de BGT niet alle kosten daadwerkelijk bijdragen aan de ZBO Kadaster zijn, wordt vanaf 2013 een scherp onderscheid gemaakt tussen de bijdragen aan de ZBO en opdrachten en subsidies aan andere partijen.

De overige budgetten ten behoeve van de andere basisregistraties onder deze post zijn normaal ingezet en gerealiseerd.

21

Vraag:

a. Wat wordt exact meegenomen in het bepalen van de vermindering van CO₂-uitstoot door gebruik van windenergie? Betreft dat ook de productie van windmolens? b. Wordt de gehele lifecycle van windmolens hierin meegenomen, dus ook vervanging van de turbines en het uiteindelijk afbreken van de molens?

Antwoord: De hoeveelheid vermeden CO₂ in deze statistiek is direct afgeleid uit de werkelijke productie van elektriciteit door windturbines in Nederland. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de energiekosten van een windturbine in de productiefase of de sloopfase. Het CBS geeft als toelichting bij deze statistiek: «Bij de berekening van de vermeden

emissies kooldioxide wordt alleen gekeken naar de vermeden emissies bij de productie van hernieuwbare elektriciteit, warmte en gas. Er wordt niet gekeken naar de verschillen tussen hernieuwbare en fossiele energie bij de winning en omzetting van brandstoffen en bij het maken van installaties voor de productie van elektriciteit, warmte en gas.» (<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7516&D1=2-5&D2=2-4&D3=a&D4=915-22&VW=T>)

22

Vraag:

Wat is het effect van de MKB-voucherregeling tot op heden?

Antwoord:

Er bestaat thans nog geen inzicht in de effecten van de voucherregeling. Momenteel wordt een evaluatie voorbereid. De resultaten van die evaluatie zullen naar verwachting in het najaar van 2013 beschikbaar komen.

23

Vraag:

Welke tien mobiliteitsprojecten hebben geleid tot vermindering van de filedruk?

Antwoord:

Op dit moment zijn er zeven mobiliteitsprojecten onderdeel van de gebiedsprogramma's van Beter Benutten. In het najaar van 2013 zal ik u in het kader van het MIRT-proces ook nader over de dan bereikte resultaten van de mobiliteitsprojecten informeren. Voor de eerste effecten van een aantal mobiliteitsprojecten verwijs ik u naar de beantwoording van vraag 5 m.b.t. het jaarverslag van het ministerie van IenM 2012.

24

Vraag:

Zijn de oorzaken van het afnemen van het voertuigverliesuren procentueel bekend, behalve de 0,1% afname door lagere economische groei?

Antwoord:

Nee, de voertuigverliesuren in 2012 zijn met 14,4% afgenomen door een combinatie van openstellingen van nieuwe infrastructuur, werkzaamheden en invloeden van buitenaf (zoals het weer en economische veranderingen). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) doet wel jaarlijks onderzoek naar de bijdrage van elke van deze oorzaken in haar Mobiliteitsbalans. Deze gegevens komen echter pas ongeveer na een jaar beschikbaar. Daarnaast betreft het nooit een onderzoek van een specifiek jaar, maar over een periode van meerdere jaren.

De meest recente Mobiliteitsbalans 2012 is gepubliceerd in november 2012. Hierin rapporteert het KiM over de periode 2008–2011 en concludeert ze «...De afname van reistijdverlies in 2011 ten opzichte van 2008 (21%) is dus vooral het resultaat van beleidsmaatregelen. Extra stroken hebben gezorgd voor een afname van 14 procent en verkeersmanagement voor een afname van 3 procent.»

25

Vraag:

a. Betekent de overschrijding bij de pilot ERTMS (European Rail Traffic Management System) Amsterdam-Utrecht dat er niet goed begroot is? b. Wat is exact de oorzaak van deze overschrijding?

Antwoord:

a. en b.:

De totale uitgaven met betrekking tot de pilot zijn geraamd op het Infrastructuurfonds. Onderdeel van de pilot is inbouw van ERTMS in treinen waarvoor een opdracht aan de Nederlandse Spoorwegen is verleend. Aangezien het niet is toegestaan om de bijdrage aan NS via het Infrastructuurfonds te laten lopen, worden deze uitgaven niet op het Infrastructuurfonds verantwoord maar op HXII. De voor NS benodigde gelden zijn niet vooraf vanuit het Infrastructuurfonds overgeboekt naar HXII maar worden, indien nodig, jaarlijks overgeheveld naar HXII en aan de NS betaald. Er is bij geen van de onderdelen van de pilot sprake geweest van een overschrijding. In 2012 was, zoals toegelicht in het jaarverslag, sprake van een onderbesteding omdat de inbouw van ERTMS meer tijd heeft gekost dan verwacht en er een beperkter aantal testritten is uitgevoerd dan eerder aangenomen.

26

Vraag:

Wat is de oorzaak van de overschrijding bij actieplan groei op het spoor?

Antwoord:

Op Begroting XII zijn de uitgaven in het kader van het «Actieplan groei op het spoor» verantwoord, maar de hiervoor gereserveerde middelen (Infrastructuurfonds artikel 13.02) zijn pas gedurende het jaar overgeheveld naar Begroting XII. Voor «Actieplan groei op het spoor» in totaal is er sprake van onderbesteding, zie de toelichting bij artikel 13.02 in het Jaarverslag Infrastructuurfonds en het antwoord op vraag 20 (IF).

27

Vraag:

Wat is de reden dat het aantal geleverde treinpaden door ProRail is gedaald ten opzichte van vorige jaren?

Antwoord:

ProRail heeft de afgesproken prestatie voor geleverde treinpaden in 2012 gehaald. De prestatie is iets lager uitgevallen dan in 2011 (0,6%) met name vanwege het feit dat in 2012 zowel in de maand februari als in de maanden november en december 2012 sprake is geweest van minder geleverde treinpaden als gevolg van winterweer.

28

Vraag:

Is de stagnerende economie de enige oorzaak dat het aantal treinbewegingen op de Betuweroute aanzienlijk minder is dan de streefwaarde?

Antwoord:

De stagnerende economie is een grote oorzaak van het achterblijven van het spoorgoederenvervoer in heel Nederland, maar daarnaast zijn er signalen dat er mogelijk ook andere factoren zijn waardoor het spoorgoederenvervoer zich minder gunstig ontwikkelt. Dit wordt nu onderzocht in het kader van het Aanvalsplan Spoorgoederensector dat de sector samen met lenM in 2012 is gestart. Daarbij wordt tevens gezocht naar mogelijkheden om de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer te versterken.

29

Vraag:

Zijn inmiddels de cijfers in de tabellen op pagina's 86 en 87 van het jaarverslag over het aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones Schiphol, het aantal fatale ongevallen per miljoen

vluchten en het aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland bekend?

Antwoord:

In 2012 zijn er geen woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones Schiphol aangekocht.

Voor wat betreft het aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten wereldwijd en in Europa zijn de volgende cijfers van toepassing (bron: NLR ATSI 2013)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ongevalsratio wereldwijd	0,85	0,63	0,65	0,65	0,59	0,69	0,67	0,42
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,16	0,18	0,00	0,17	0,00

Inzake het aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland zijn de volgende cijfers bekend (bron: ILT 2013)

	Aantal ongevallen				Realisatie	Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Commerciële verkeersvluchten	3	0	1	1	0	1
Helikopters	1	3	1	3	2	1
Privé / zakenluchtvaart	6	9	8	8	7	24
Zweefvliegtuigen	8	4	9	4	3	4
Hete luchtballonnen	0	1	1	1	1	1
	Ernsitge incidenten				Realisatie	Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Commerciële verkeersvluchten	18	7	8	13	0	18
Helikopters	1	2	1	0	1	1
Privé / zakenluchtvaart	7	7	6	4	4	29
Zweefvliegtuigen	4	2	2	2	4	3
Hete luchtballonnen	1	1	0	0	0	1
	Dodelijke slachtoffers				Realisatie	Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Commerciële verkeersvluchten	0	0	9	0	0	0
Helikopters	0	1	0	4	0	0
Privé / zakenluchtvaart	3	0	5	0	3	7
Zweefvliegtuigen	1	0	1	0	0	0
Hete luchtballonnen	0	0	0	0	0	0
	(Zwaar) gewonden				Realisatie	Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Commerciële verkeersvluchten	3	0	66	1	0	0
Helikopters	2	0	0	1	0	0
Privé / zakenluchtvaart	0	0	2	1	1	7
Zweefvliegtuigen	5	0	1	0	0	0
Hete luchtballonnen	1	0	1	2	1	3

30

Vraag:

In hoeverre zijn de doelstellingen van de Transitiecommissie Binnenvaart gehaald? Welke concrete resultaten zijn er bereikt? Wat moet er nog gebeuren en per wanneer? Kan een breed gedragen coalitie nog tot stand komen wanneer het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) de commissie verlaat?

Antwoord:

Het Transitiecomité is in 2011 gestart met als doel de uitvoering te bevorderen van de aanbevelingen uit het rapport van de Binnenvaartambassadeur. Ik heb uw Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van de activiteiten, o.a. per brief van 30 januari jl. (Kamerstuk 30 523, nr. 73). Voor het AO Scheepvaart van 9 oktober 2013 zal ik u opnieuw over de voortgang informeren.

Eén van de aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur betrof het komen tot één ketenbrede binnenvaartorganisatie. De voorzitter van het CBRB heeft mij op 23 mei jl. gemeld onvoldoende perspectief meer te zien in het komen tot één organisatie en wil daarom deelname aan het Transitiecomité beëindigen. Het CBRB blijft bereid zich in te zetten voor de realisatie van de andere, meer inhoudelijke aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur, zoals verduurzaming, versterking van de logistieke positie van de binnenvaart, en verbetering van scholing. Daarnaast hebben op 29 mei jl. de Binnenvaart Branche Unie (BBU), de Groep Varende Ondernemers uit het CBRB en Koninklijke Schuttevaer de oprichting van Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) publiek gemaakt. Bij BLN zijn daarmee ca. 1.400 varende ondernemers verenigd. Ik juich de oprichting van BLN toe als stap in de richting van één organisatie in de binnenvaart. BLN blijft streven naar verdere verbreding.

31

Vraag:

Op welke manier wordt het lozingsverbod op huishoudelijk en klein gevaarlijk afval gehandhaafd? Tot welke milieuresultaten heeft het geleid?

Antwoord:

Het huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen mocht tot 1 januari 2012 nog worden geloosd op het oppervlaktewater. Sindsdien geldt internationaal een lozingsverbod voor de grote hotel- en passagiersschepen met meer dan 50 personen. Voor Nederland betekent dit een afname van de belasting van het oppervlaktewater met circa 4.000 inwonerequivalenten. Rijkswaterstaat handhaaft het lozingsverbod en treedt direct op bij illegale dumping van afvalwater. In 2013 worden samen met de ILT circa 250 controles uitgevoerd op passagiersschepen, gericht op naleving van het lozingsverbod en de technische uitrusting voor het huishoudelijk afvalwater.

De inzameling van (vast) huishoudelijk afval, KGA en overig scheepsbedrijfsafval geschiedt op dit moment nog gratis, via milieuboten, afvalbakken en depots langs de vaarwegen en nabij sluisen. De Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) beheert dit netwerk samen met Rijkswaterstaat. Het rijk draagt alle kosten. In de huidige situatie wordt de afgifte van KGA per schip geregistreerd, en wordt van de overige afvalstoffen de totale afgifte via de inzamelpunten langs de rijksinfrastructuur gemonitord. KGA mag alleen worden afgegeven op beheerde plaatsen (25 inzamelschepen en twee vaste depots). De ILT verleent hiertoe de vergunningen en ziet toe op de naleving van deze inzamelvergunningen. Buiten de inzamelpunten langs de rijksinfrastructuur zijn er geen andere beheerde afgiftepunten voor KGA. Volgens monitoring door de SAB zijn er voor KGA geen klachten of illegale dumpingen bekend.

32

Vraag:

Zijn de cijfers in de tabellen op de pagina's 99 t/m 104 inmiddels bekend?

Antwoord:

Voor de meeste kengetallen en indicatoren zijn de cijfers over 2012 inmiddels bekend, voor een aantal kengetallen met name op het gebied

van toegevoegde waarde en werkgelegenheid, blijft het meest recente beschikbare jaar echter 2011.
De kengetallen waarvoor inmiddels actuelere cijfers beschikbaar zijn met de daarbij behorende waarde voor 2012 (en soms 2011).

Kengetal : aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee

Zeer ernstige scheepvaartongevallen : 2012= 4
Ernstige scheepvaartongevallen: 2012= 29

Kengetal: Aantal doden en gewonden als gevolg van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder nederlandse vlag

Aantal doden: 2012= 13
Aantal gewonden: 2012= 6

Kengetal: Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren

Aantal significante ongevallen 2012= 161

Kengetal: Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse Binnenwateren

Aantal doden: 2012= 4
Aantal gewonden: 2012= 58

Kengetal: Veiligheidsniveau bij bruggen en sluisen

Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen: 2012= 19
Aantal significante scheepsongelukken bij sluisen: 2012= 6

Kengetal : Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens (in mld Euro)

Directe toegevoegde waarde: 2011= 23,8
In % van het BBP 2011= 4%
Indirecte toegevoegde waarde: 2011= 12,7
In % van het BBP: 2011= 2,1%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde: 2011= 36,5
In % van het BBP: 2011= 6,1%
BBP 2011= 602,0

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden (aantal werkzame personen)

Directe werkgelegenheid 2011= 164.076
In % van totale werkgelegenheid 2011= 1,9%
Indirecte werkgelegenheid 2011= 110.160
In % van totale werkgelegenheid 2011= 1,3%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid 2011= 274.235
In % van totale werkgelegenheid 2011= 3,2%
Totale Nederlandse werkgelegenheid 2011= 8.698.000

Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens (* € 1000)

Nederlandse zeehavens 2011 = 5.324.265
Nederland totaal 2011= 16.173.653
Percentage 2011= 33%

Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen

Totaal aantal bedrijfsvestigingen 2011= 3063

33

Vraag:

Welke acties worden ondernomen om de passeertijd bij sluisen wel aan de streefwaarde te laten voldoen?

Antwoord:

De reden dat in 2012 de passeertijden op de hoofdtransportassen niet aan de streefwaarden voldeden heeft te maken met een combinatie van storingen, onderhoudswerkzaamheden en capaciteitsproblemen op met name de Zeeuwse wateren. Verwacht wordt dat het aantal storingen na recente uitvoering van groot onderhoud en renovatie in de toekomst zal afnemen. De problemen die specifiek worden veroorzaakt door het capaciteitstekort bij sluisen, worden gezien en aangepakt via MIRT-studies naar de Volkeraksluisen, de sluis bij Terneuzen en de Kreekraksluisen. De uitvoeringsplanning daarvan staat vermeld in het MIRT.

34

Vraag:

Is in de schatting van de NO_x-emissies voor de zeescheepvaart voor 2015/2020 rekening gehouden met het uitstel van de afspraak in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de invoering van katalysatoren op zeeschepen per 2016?

Antwoord:

Nee. Bij de prognoses van de NO_x-emissies voor de zeevaart voor 2015 en 2020, zoals gepresenteerd in het IenM-Jaarverslag 2012 (blz. 104), is geen rekening gehouden met een eventuele aanwijzing door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de Noordzee tot emissiebeheersingsgebied voor stikstofdioxide-emissies (zgn. NO_x Emission Control Area, NECA) per 2016. Ook het voorlopig besluit van IMO om deze ingangsdatum te verschuiven van 2016 naar 2021 is niet in deze prognose meegenomen. Dit besluit is genomen omdat een meerderheid van landen vindt dat er geen garantie is dat de noodzakelijke nieuwe schone technologie in 2016 voor de scheepvaart beschikbaar is. Over het al dan niet aanvragen bij IMO van de Noordzee tot NECA is nog geen beslissing genomen. Zoals aangegeven in mijn brief van 19 april 2013 aan uw Kamer, bevindt de besluitvorming over een dergelijke aanwijzing zich nog in een voorbereidend stadium. Inherent zijn de effecten van de maatregel nog niet meegenomen in schattingen en heeft een eventueel uitstel ervan hiervoor geen gevolgen.

35

Vraag:

Hoeveel zou de uitstoot kunnen stijgen door het uitstel van de IMO-afspraken over katalysatoren voor de zeescheepvaart?

Antwoord: De 65-ste sessie van de Marine Environment Protection Committee van IMO, die van 13 tot en met 17 mei 2013 bijeen was in Londen, is voorlopig akkoord gegaan met een amendement op de internationale regelgeving ten aanzien van luchtverontreiniging door zeeschepen «Marpol Annex VI». Volgens dit amendement wordt de ingangsdatum van de NO_x-emissienorm «Tier III» uitgesteld van 2016 naar 2021. Tijdens de 66-ste sessie van de MEPC, in voorjaar 2014, zal definitieve besluitvorming over dit amendement plaatsvinden. De huidige NO_x emissie normen, die van kracht zijn geworden in 2011, zullen blijven gelden. Als gevolg hiervan zullen, volgens de prognoses van het PBL, de NO_x emissies van de zeevaart dalen van 22,9 miljoen kg in 2011 tot 21,1 miljoen kg in 2020

36

Vraag:

Wat betekent het uitstel van de IMO-afspraken over katalysatoren voor de zeescheepvaart voor de haalbaarheid van de luchtkwaliteitsnormen in de grote steden vanaf 2015?

Antwoord:

De besluitvorming over een aanwijzing van de Noordzee als NECA bevindt zich nog in een voorbereidend stadium. Bij de berekening van de luchtkwaliteitsprognoses voor de grote steden is geen rekening gehouden met het al dan niet aanwijzen van de Noordzee tot NECA. De effecten van de maatregel zijn niet meegenomen in de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland.

Het voorlopig besluit zal de luchtkwaliteit in grote steden in 2015 niet beïnvloeden.

37

Vraag:

Wat zijn en waren de onderliggende aannames wat betreft de CO₂-prijsontwikkeling en de veilingopbrengsten over 2012 en voor de komende jaren (tot 2020)?

Antwoord:

De raming van de opbrengsten van de veiling van CO₂-emissierechten is gebaseerd op het inzicht in de volumes en prijzen zoals dat begin 2012 bestond. Vanwege de boekingsregels van CBS/Eurostat wordt verondersteld dat van de veilingopbrengsten in een jaar, de helft geboekt wordt in dat jaar en de helft in het jaar daarna. Voor de raming van de volumes is uitgegaan van een aantal van ongeveer 30 miljoen te veilen rechten in 2013, aflopend naar ongeveer 26 miljoen te veilen rechten in 2020. Voor de prijs is voor de gehele periode uitgegaan van 7 euro. Dit was de gemiddelde prijs in de eerste paar maanden van 2012. In eerste instantie was gerekend met een prijs van 15 euro. Deze prijs is later bijgesteld.

38

Vraag:

Hoe verhoudt de uitspraak «De veilingen van emissierechten voor CO₂ zijn succesvol verlopen; de verkoopprijs kwam overeen met de prijs op de secundaire markt» zich tot het verlagen van de raming voor de veiling van CO₂-emissierechten met 20 miljoen euro bij de Voorjaarsnota? Wat is uw definitie van een succesvolle veiling?

Antwoord:

De veilingen zijn succesvol verlopen in de zin dat ze volgens de voorschriften zijn verlopen en de emissierechten verkocht zijn tegen een prijs die overeenkwam met de op dat moment geldende prijs van emissierechten op de reguliere markt. De prijs van emissierechten op de markt bleek echter aanzienlijk lager dan vooraf ingeschat.

39

Vraag:

Waarom bleek het voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit beschikbare kasbudget 2012 in dit tempo niet nodig?

Antwoord:

De uitgavenrealisatie verbonden aan de vierde tranche van het NSL is een afgeleide van het toepasselijke bevoorschottingsschema 2012 – 2017 voor de betalingen aan de provincies. De verdeling van de vanuit het opgeheven FES-fonds overgekomen middelen wijkt daar voor 2012 van af, maar

sluit in totaal aan op de middelen die voor het NSL beschikbaar zijn gesteld.

40

Vraag:

Wat zijn de resultaten van de voorbereidende gesprekken met het bedrijfsleven om een actieve bijdrage te leveren aan het European Resource Efficiency Platform?

Antwoord:

Na een aantal bilaterale gesprekken met Nederlandse EREP-leden, is op 26 maart jl. door lenM een stakeholderoverleg geïnitieerd met vertegenwoordigers van bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en milieuorganisaties. Het verslag is door mijn ambtenaren naar EREP gestuurd, en is beschikbaar op het online platform van EREP (<http://blogs.ec.europa.eu/orep/results-of-the-dutch-stakeholder-consultation-on-resource-efficiency/>). De Nederlandse EREP-leden hebben de uitkomsten van het overleg meegenomen als belangrijke input voor de EREP-bijeenkomst in april en juni. Daarna zal opnieuw overleg met partijen plaatsvinden over de te zetten stappen. Inmiddels is een brief (van lenM) uitgegaan naar de Nederlandse EREP-leden om met hen het eerste EREP advies dat in juni wordt uitgebracht, te bespreken. Dit gesprek zal naar verwachting in september/ oktober gaan plaatsvinden.

41

Vraag:

Waardoor is het wetgevingsproces rond het wetsvoorstel private vergroening vertraagd en wanneer wordt de afronding hiervan voorzien?

Antwoord:

In het kader van private vergroening is gewerkt aan de voorbereiding van een wijziging van de Wet milieubeheer en een bijbehorende ministeriële regeling. In 2012 is het op ambtelijk niveau voorbereide ontwerp wegens prioriteitstelling binnen het totale wetgevingsprogramma van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangehouden. Inmiddels vindt in het kader van de afronding van de ambtelijke voorbereidingsfase nog overleg plaats met de ACM over mededingingsaspecten. Daarna kan het ontwerp naar verwachting in het derde kwartaal 2013 in procedure worden gebracht.

42

Vraag:

Wat is de voortgang van het afsluiten van de Green Deal Duurzaam Stortbeheer?

Antwoord:

Bij duurzaam stortbeheer is sprake van innovatieontwikkeling. De complexiteit van het experiment en de zorgvuldigheid bij het opzetten ervan, hebben tot gevolg dat de voorbereiding meer tijd kost dan aanvankelijk was voorzien. De verwachting is dat in het eerste kwartaal van 2014 alle voorbereidingen zijn afgerond. Daarna kan de Green Deal worden ondertekend door de provincies Noord-Holland, Noord-Brabant, Flevoland, IPO, brancheorganisaties, afvalbedrijven en het ministerie.

43

Vraag:

Hoe staat het met de waterkwaliteit van het Nederlandse zwemwater? Welke verbeteringen zijn er teweeggebracht in 2012? Gaat u met het huidige tempo de doelstelling van 100% in 2015 halen aangezien uit het

rapport van de European Environmental Bureau blijkt dat nog 7% niet op orde is?

Antwoord:

Sinds 2009 verbetert de Nederlandse zwemwaterkwaliteit gestaag, echter in 2012 stagneerde de verbetering. Wel telt Nederland elk jaar meer zwemlocaties. Helaas voldoen nog niet alle zwemlocaties aan de klasse uitstekend, goed of aanvaardbaar. In 2012 hebben 45 van de 696 locaties, 6,5%, de klasse slecht gekregen. De waterbeheerders zijn primair verantwoordelijk en werken constant aan de verbetering van de zwemwaterkwaliteit, waarbij elke individuele zwemlocatie welke niet de gewenste kwaliteit heeft, wordt onderzocht. Zo zijn er de laatste jaren technieken ontwikkeld om in detail te kunnen vaststellen van welke bron vervuiling afkomstig is. Deze kennis wordt gebruikt om gerichte maatregelen te nemen. Ik zal de waterbeheerders wijzen op de stagnatie en hen vragen specifiek aandacht te hebben voor de verdere verbetering van de zwemwaterkwaliteit bij de actualisatie van de stroomgebiedbeheerplannen voor de Kaderrichtlijn Water.

44

Vraag:

Waarom is de € 25 miljoen precies besteed die is overgeboekt naar het Provincie- en Gemeentefonds voor de oprichting van de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's)?

Antwoord:

e met IPO en VNG overeengekomen eenmalige rijksbijdrage van € 25 miljoen is aan het Gemeente- en Provinciefonds toegevoegd ter compensatie van de kosten die gemeenten en provincies hebben gemaakt voor de vorming van de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's). Dit betreft onder meer de initiële kosten (zoals projectkosten en kosten van ontwikkeling van ICT-systemen) en achterblijvende kosten zoals kosten van tijdelijke leegstand van kantoorruimte en van het sociaal plan. Voor meer informatie over de achtergrond van deze eenmalige Rijksbijdrage verwijs ik u naar de brief van mijn ambtsvoorganger van 1 november 2012 (Kamerstukken 26 956, nr. 142).

45

Vraag:

Hoeveel onjuist gegaste containers heeft de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) in 2012 onderschept en hoe verhoudt zich dat tot de aantallen in Hamburg en Antwerpen?

Antwoord:

ILT controleert steekproefsgewijs in Rotterdam binnenkomende containers als het gaat om containers met afvalstoffen en gevaarlijke stoffen. Containers die gegast zijn moeten gelabeld zijn bij vertrek uit land van herkomst. Onder onjuist gegaste containers verstaat de ILT containers die gegast zijn, maar niet gelabeld. De ILT heeft in 2012 nul containers aangetroffen die bij controle gegast bleken te zijn terwijl ze niet gelabeld waren. De ILT beschikt niet over aantallen in Hamburg en Antwerpen.

46

Vraag:

Hoeveel illegale afvaltransporten heeft de ILT in 2012 onderschept, eventueel in samenwerking met andere diensten? Welke trend is waarneembaar?

Antwoord:

De ILT heeft in 2012 tenminste 180 (een twintigtal controles is nog in behandeling) illegale afvaltransporten geconstateerd waarop een interventie heeft plaatsgevonden. Een duidelijke trend is niet waarneembaar aangezien de aantallen in de jaren 2009, 2010 en 2011 respectievelijk 139, 115 en 218 waren.

47

Vraag:

Op welke wijze wijkt de «meer inspecterende taakinvinging» in het domein risicovolle bedrijven af van de reguliere taakinvinging van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)?

Antwoord:

Gedoeld wordt op het nucleaire toezicht, een onderdeel van het domein risicovolle bedrijven. Binnen het nucleaire toezicht vindt er een verandering plaats naar een meer inspecterende taakinvinging waarbij een breder palet van handhavingsinstrumenten wordt toegepast. De meer inspecterende taakinvinging wijkt niet af van de reguliere taakinvinging van de ILT. Integendeel, deze is het uitgangspunt van de inspectie.

48

Vraag:

a. Waarom is het aantal vergunningen in de visserij achtergebleven? b. Om welke vergunningen gaat het? c. Heeft de sector hierdoor schade opgelopen? d. Zijn de vergunningen alsnog verstrekt?

Antwoord:

Ad a. De looptijd van certificaten in de Visserij varieert van één tot vijf jaar en de uitgifte fluctueert daardoor jaarlijks enigszins. De afwijking in 2012 van 1,9% ten opzichte van de raming is tegen die achtergrond niet uitzonderlijk. Dit proces is vraaggestuurd: het aantal vergunningen dat wordt afgegeven is afhankelijk van het aantal aanvragen. Alle aanvragen in het jaar 2012 zijn in behandeling genomen.

Ad b. De vergunningen betreffen verschillende certificaten met betrekking tot veiligheid en milieuvriendelijkheid.

Ad c. De sector heeft hierdoor geen schade opgelopen.

Ad d. Ja, de vergunningen zijn verstrekt.

49

Vraag:

Hoeveel geld heeft u in 2012 gestoken in ICT-projecten?

Antwoord:

In totaal is voor het gehele departement in 2012 een bedrag van circa € 102 miljoen in ICT geïnvesteerd. Het gaat met name om uitgaven op het gebied van kantoorautomatisering en bedrijfsvoeringssystemen. In dit bedrag zijn de kosten van de agentschappen (RWS, ILT, KNMI en Nea) ook inbegrepen. Het genoemde bedrag is exclusief de kosten van het primaire proces zoals de industriële ICT (technische installaties) binnen de infrastructuurprojecten.

50

Vraag:

Hoeveel bodemsaneringen zijn er in 2012 gestart en hoeveel afgerond?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief aan de Kamer van 6 september 2010 wordt er geen jaarlijkse inventarisatie meer gehouden van de voortgang bodemsanering omdat het de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag is uitvoering te geven aan de wet bodembescherming. Zoals afgesproken met uw Kamer vindt deze zomer de zogenaamde midterm review van de voortgang afspraken van het bodemconvenant plaats. Ten behoeve van deze midterm review laat ik onder andere inventariseren wat de voortgang is van de sanering van locaties waar sprake is van humane spoed. Hierover wordt u in het najaar 2013 geïnformeerd.

51

Vraag:

Aan hoeveel (oud)medewerkers is in 2012 wachtgeld betaald? Hoeveel ambtenaren van het ministerie die onder de wachtgeldregeling vielen vonden in 2012 een nieuwe baan?

Antwoord:

Over heel 2012 is aan 256 medewerkers een betaling verricht ten gevolg van de wachtgeldregeling. In dezelfde periode geldt dat voor 74 medewerkers de wachtgeldregeling is beëindigd als gevolg van het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd (65x) of door het einde van het recht op wachtgeld dan wel door het aanvaarden van een andere betrekking (9x).

52

Vraag:

a. Hoe komt het dat de kadastrale bijdrage aan de Unie van Waterschappen in 2012 negatief is bijgesteld? b. Om welk bedrag gaat het?

Antwoord:

- a. Waterschappen hebben kadastrale informatie nodig voor het opleggen van de heffingen. Bij de verzelfstandiging van het Kadaster in 1994 kwam de kosteloze informatievoorziening aan waterschappen te vervallen. Vanaf dat moment heeft het ministerie de waterschappen gecompenseerd voor de kadastrale kosten. Dit betrof een jaarlijkse vaste bijdrage van 1,543 mln euro aan de Unie van waterschappen, die vervolgens zorgde voor verdeling over de waterschappen. In juli 2010 is met de waterschappen afgesproken deze subsidie af te bouwen. Dit sluit aan bij de gewenste vereenvoudiging van de administratieve lasten bij doelmatig waterbeheer, waarbij verantwoordelijkheden (ook de financiële) bij de waterschappen neergelegd worden. Ook geeft het invulling aan de taakstelling subsidies uit het Regeerakkoord.
- b. In 2011 is nog 1,543 mln euro uitgekeerd, in 2012 is dit bedrag teruggebracht naar 1,029 mln euro. In 2013 vindt voor het laatst een vergoeding plaats van 0,514 mln euro.

In de openstaande verplichtingen, onderdeel van de saldibalans, was de verplichting aan de waterschappen als eeuwigdurend opgenomen. Deze eeuwigdurende verplichting (technisch 30 jaar) is met de nieuwe afspraken komen te vervallen, waarmee de verplichtingen in de saldibalans met 42 mln euro zijn verlaagd.

53

Vraag:

Welke frictiekosten zijn in 2012 gemaakt vanwege de fusie tussen VROM en VenW? Kunt u die uitsplitsen naar kostensoort?

Antwoord:

In de begroting 2012 is geen budget gereserveerd voor louter de kosten als gevolg van het samengaan van de twee voormalige ministeries (VenW en VROM). De inschatting bij de opstelling van de begroting 2012 was dat er geen grote (onvoorziene) kosten zouden optreden die als gevolg van het samengaan het treffen van centraal budget rechtvaardigt en de verschillende onderdelen van lenM deze kosten zelf zouden kunnen opvangen. In overeenstemming met deze verwachting blijken de kosten die direct nog het gevolg zijn van het samenvoegen van de twee departementen beperkt te zijn en hebben meegelopen in het reguliere uitgavenkader en administratieve vastlegging. De bewuste uitgaven zijn derhalve niet separaat inzichtelijk te maken.

54

Vraag:

Op welke diensten en afdelingen is in 2012 precies gekort?

Antwoord:

Aan alle dienstonderdelen is in 2012 een apparaattaakstelling opgelegd. De omvang van de te realiseren besparingen is vastgesteld op het niveau van zgn. integratiedomeinen: beleid, kennis & raden, beleids- en bestuurs- ondersteuning, bedrijfsvoering, handhaving en uitvoering. Gegeven de verwachte integratiewinst zijn de dienstonderdelen behorende tot de domeinen beleids- en bestuursondersteuning en bedrijfsvoering de hoogste taakstelling opgelegd (35%). Om de gevolgen van de dienstverlening aan burgers en bedrijven tot een minimum te beperken zijn de dienstonderdelen binnen de domeinen handhaving en uitvoering zoveel mogelijk ontzien (10 tot 17,5%).

55

Vraag:

Op welke wijze wordt – naast het maken van productafspraken – de tijdelijke opvang van werkzaamheden als gevolg van krimp van de bezetting over 2013 opgevangen, zodat de stijging van inhuurkosten verminderd gaat worden?

Antwoord:

In 2012 is de netto uitstroom van eigen medewerkers groter geweest dan gezien de daling van het apparaatbudget strikt noodzakelijk was geweest. Om de daardoor ontstane onderbezetting op belangrijke functies op te vangen, is in 2012 meer ingehuurd dan bij een volledige bezetting noodzakelijk was geweest om alsnog de productieopgave waar te kunnen maken. De formatie van Rijkswaterstaat daalt daarmee in 2018 met fors t.o.v. 2011. Door de afname van de gefinancierde bezetting tot 2018 zal het aantal lege formatieplaatsen en ook de daarmee samenhangende productieopgave afnemen, waardoor steeds minder vervangende inhuur hoeft plaats te vinden.

Rijkswaterstaat zit in het verandertraject Ondernemingsplan 2015 (OP2015), waarmee door efficiency en taakreductie onder meer de taakstelling Rutte/Verhagen wordt ingevuld. In april 2013 heeft de organisatieverandering in het kader van OP2015 plaatsgevonden, waarbij medewerkers op andere plekken in de organisatie terecht zijn gekomen. Er zijn daardoor een aantal belangrijke functies niet bezet; in de komende periode worden die functies weer met eigen medewerkers bezet. De verwachting voor 2013 is dat de onderbezetting als gevolg van de snelle uitstroom en niet-bezette kritische functies niet zal zijn verdwenen, waardoor vervangende inhuur voor kerntaken noodzakelijk zal blijven.

56

Vraag:

Hoe verhoudt zich het streven van Rijkswaterstaat (RWS) om de inhuur van externen op kerntaken te vervangen door eigen medewerkers tot de eisen van het kabinet over het inkrimpen van de formatie?

Antwoord:

RWS streeft – zowel omwille van financiële beheersing als omwille van continuïteit – om kennis op kerntaken in huis te hebben. De essentie van een kerntaak is dan ook dat deze in principe wordt uitgevoerd door eigen medewerkers. Kerntaken die gedeeltelijk meebewegen met de productie-opgave van RWS kunnen voor een deel worden uitgevoerd door externen (flexibele schil). Daarnaast kan het voorkomen dat het de ambitie is om taken volledig zelf uit te voeren, maar dat het niet lukt de benodigde kennis in huis te halen.

De sturing vanuit het kabinet is gericht op verlaging van de apparaatskosten. Het vervangen van dure inhuur door eigen medewerkers levert daaraan een bijdrage. Per saldo is overigens nog steeds sprake van een forse krimp van de formatie.

57

Vraag:

Waarom wordt er gesteld dat het inhuurpercentage tussen de 7,5% en de 10,3% was uitgekomen indien minder strikt was geboekt, terwijl er voor 8,3% aan inhuur op kerntaken en 11,2% op niet-kerntaken geboekt heeft moeten worden?

Antwoord:

In 2012 heeft lenM € 167 miljoen aan inhuur uitgegeven en komt dus op een inhuurpercentage van 14,2% uit. De bandbreedte van een potentieel inhuurpercentage tussen de 7,5% en de 10,3% is gebaseerd op de mate van toerekening van de inhuur op niet-kerntaken door RWS in de berekening van het inhuurpercentage van heel lenM. Als de niet-kerntaken überhaupt niet als inhuur zouden zijn geclassificeerd (maar bijvoorbeeld als uitbesteding), zou de inhuurrealisatie van lenM € 85 miljoen lager zijn uitgevallen. Een totaal van € 82 miljoen (=167-85) zou hebben gelijkgestaan aan een inhuurpercentage van 7,5%. Als lenM voor 2012 dezelfde methodiek zou hebben gehanteerd als over 2011, is de verwachting dat RWS € 50 miljoen minder op inhuur zou hebben geboekt. Een totaal van € 117 miljoen (=167-50) zou hebben gelijkgestaan aan een inhuurpercentage van 10,3%. Doordat lenM voor 2012 de strikte methodiek heeft gehanteerd en op een eindtotaal van € 167 miljoen uitkomt, betekent dit dat lenM op een inhuurpercentage van 14,2% uitkomt.

58

Vraag:

Hoe verhoudt zich deze stelling (tussen 7,5% en 10,3%) met de melding op pagina 220 van 14,2% inhuur en de melding van de overschrijding van de geldende 10%-norm? Kunt u dit toelichten?

Antwoord:

De motie Roemer schrijft voor dat departementen maximaal 10% van de personeelskosten aan inhuur mogen uitgeven. Hierbij geldt het comply-or-explain principe. Aangezien lenM in 2012 de geldende 10%-norm heeft overschreden (14,2%), verantwoord ik me middels de bijlage in het jaarverslag over deze overschrijding. Zie ook het antwoord op vraag 57.

59

Vraag:

Op welke manier wordt er voor gezorgd dat in 2013 het inhuurpercentage niet boven de 10% zal uitkomen?

Antwoord:

lenM monitort periodiek (o.a.) de gerealiseerde en bijgewerkte prognoses voor personeels- en inhuuruitgaven. Hierdoor kan, zo nodig, worden bijgestuurd. RWS heeft geconstateerd dat er nog te weinig productafspraken en te veel urenafspraken worden gemaakt voor de inzet van externen. RWS heeft als ambitie om in de komende jaren voor de inzet van externen op niet-kerntaken, meer en meer te gaan werken met op productafspraken gebaseerde contracten. Hierdoor zal de inhuur op niet-kerntaken de komende jaren weer gaan dalen. Daarnaast streeft de RWS ernaar om de inhuur van externen op kerntaken te vervangen door eigen medewerkers, vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen.

60

Vraag:

Hoeveel heeft de inhuur van externe krachten, waarbij sprake is van overschrijding van het maximumtarief van € 225 (exclusief btw) buiten de mantelcontracten om, in totaal gekost?

Antwoord:

De inhuur van externe krachten waarbij sprake is van overschrijding van het maximum uurtarief van € 225 (exclusief btw) buiten de mantelcontracten om heeft in totaal € 434 duizend (incl. BTW) gekost.

61

Vraag:

Wat zijn de criteria indien niet uitgegaan wordt van een mantelcontract? Op welke wijze wordt bij het ministerie gewogen en besloten om af te wijken van het gebruik van een mantelcontract?

Antwoord:

Binnen lenM is een opdrachtgever verplicht gebruik te maken van mantelcontracten. Uitzonderingen hierop zijn toegestaan in die gevallen waarbij mantelpartijen de gewenste expertise niet kunnen leveren of indien een onderzoek of rapport van de in te huren persoon van wezenlijk belang is voor een specifiek project, programma of maatschappelijk onderwerp. Het inhuren buiten mantelcontracten is dan slechts toegestaan mits de betreffende DG, dan wel Directeur (Staf) diensten hiermee instemt. Afwijkingen worden bewaakt door vier maal per jaar hierover aan de DG'n te rapporteren.

Noot: er is een aantal specifieke mantelcontracten waarin het contractueel is toegestaan om bij behoefte toch geen gebruik van te maken, deze vallen dan ook niet onder afwijking/uitzondering.

62

Vraag:

Waarom is er besloten de kosten van de projectdirecteur A7 zuidelijke ringweg Groningen volledig op de begroting te laten drukken (en niet tevens bij provincie en gemeente) terwijl er de afweging was dat deze persoon tevens voor provincie en gemeente acceptabel diende te zijn? Bent u bereid in de toekomst bij dit soort afwegingen tevens (personeels-)kosten in rekening te brengen bij provincies en gemeenten die speciale eisen aan projectdirecteuren stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen wordt gerealiseerd met een gemaximeerde bijdrage van het Rijk. De verder benodigde gelden worden via RSP ingebracht. Uit het totaal beschikbare projectbudget worden ook

de personeelskosten betaald en daarmee ook de projectdirecteur. Alle betrokken overheden dragen dus bij aan deze kosten.

63

Vraag:

Wat wordt bedoeld met het feit dat een topexpert architectuurvraagstukken een overeenkomst heeft voor de periode van 1 juli 2011 tot 31 december 2011, welke op 28 februari 2013 zou zijn geëindigd? Hoeveel bedroeg het afgesproken uurtarief en hoeveel uren zijn gedeclareerd?

Antwoord:

De topexpert architectuurvraagstukken tunnels wordt bij RWS ingezet voor de kwaliteitsverbetering , van zowel proces als inhoud van de analyse van de Maatschappelijk Vitale Processen, en de Risico Analyses en de Gap Analyses op de 40 Missie-kritieke Systemen. Daarnaast levert de topexpert ook hulp bij de Dilemma's/Leidende Principes Industriële Automatisering GWW. De overeenkomst is verlengd, omdat deze activiteiten langer doorlopen dan in eerste instantie bij het aangaan van het initiële contract voorzien was.

Overzicht van uren en tarief. Het gesloten contract omvat 240 uur. Het tarief is € 250 excl. BTW.

- 2011 – 72 uur gedeclareerd
- 2012 – 40 uur gedeclareerd
- 2013 – nog geen uren gedeclareerd