

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 16 november 2009

Binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, hebben de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD de behoefte om in plaats van op het 11 november 2009 geplande wetgevingsoverleg inzake het Begrotingsonderzoek dat door de afwezigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat geen doorgang kon vinden enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010 (Kamerstukken 32 123 XII en 32 123 A).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2009.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

I VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Doelstellingen beleidsprogramma kabinet

De leden van de CDA-fractie herinneren zich dat de minister vorig jaar de belofte deed dat hij per doelstelling uit het beleidsprogramma zou aangeven welke effecten zouden worden beoogd, welke activiteiten ondernomen zouden worden en wat de kosten daarvan zouden zijn. Deze leden constateren dat het helaas bij woorden is gebleven, omdat het niet of onvoldoende is gebeurd. Het gaat hen vooral om de beoogde effecten. In een tijd dat enorme ombuigingen voor de deur staan, moet duidelijk zijn wat de belastingbetaler krijgt voor zijn geld. Anders is niet duidelijk wat de gevolgen zijn van bijvoorbeeld het schrappen of halveren van een begrotingspost. Omgekeerd kan worden geredeneerd dat een begrotingspost waarvan de regering de Kamer niet kan uitleggen wat er voor de geraamde bedragen gebeurt, geschrapt zou kunnen worden. De leden van de CDA-fractie willen een harde toezegging van beterschap voor volgend jaar.

De leden van de fracties van het CDA en de VVD constateren dat in de tabel met tabel de stand van zaken van de kabinetsdoelstellingen op pagina 21 van de VenW-begroting wel iets wordt vermeld over de activiteiten voor 2010, maar niets over de stand van zaken. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om de Kamer inzicht te geven in de voortgang in de kabinetsdoelstellingen. Deze leden zijn van mening dat dit in het jaarverslag over 2009 en de begroting voor 2010 beter zichtbaar moet zijn en vragen hierover een toezegging. De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering de Kamer niet over de vorderingen ten aanzien van de kabinetsdoelstelling informeert.

Binnenvaart

De leden van de CDA-fractie lezen in de VenW-begroting op pagina 100 dat het meetbaar maken van logistieke efficiëntie in de binnenvaart te complex is. Er kan dus niet worden vastgesteld of de binnenvaart efficiënt is. In een tijd als deze, waarin enorme ombuigingen voor de deur staan, kunnen er volgens deze leden geen substantiële bedragen uit worden gegeven zonder te weten of dat geld goed wordt besteed. De leden van de CDA-fractie vragen een reactie van de regering.

Verder herinneren de leden van de CDA-fractie zich mooie woorden van de staatssecretaris over plannen om een extra impuls te geven aan het beheer en onderhoud van het hoofdvaarwegennet. Deze leden vragen waar deze extra impuls cijfermatig terug vinden is in de begroting.

Luchtvaart

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering een compliment heeft gekregen van de Algemene Rekenkamer voor de onderbouwing van de operationele doelstelling Netwerk decentraal / regionaal vervoer, omdat die specifiek, meetbaar en tijdgebonden is geformuleerd. Deze leden vragen waarom dat de regering niet is gelukt voor doelstelling 35.3 (aansluiting op het internationale luchtvaartnetwerk versterken).

Spoor

De leden van de fracties van het CDA en de PvdA vragen hoe het staat met de zoektocht van ProRail naar mogelijkheden tot versnellingen in onderhoud en aanleg van spoor. Tevens vernemen zij graag of ProRail de € 20 miljoen (€ 10 miljoen voor werkzaamheden en € 10 miljoen voor

klein onderhoud) die het in 2009 zou moeten uitzetten, al heeft uitgezet. En heeft ProRail die middelen vooral in arbeidsintensieve werkzaamheden uitgezet? Deze leden vragen ook hoe het staat met het inzetten van versnellingsmaatregelen in het kader van het programma kleine infrastructuur, waar de regering ProRail om gevraagd heeft.

Verder vernemen de leden van de fracties van het CDA en de PvdA graag wat ProRail mag, danwel moet doen met geboekte efficiencywinsten. Heeft het toestemming om die direct in de markt te zetten, zoals met € 30 miljoen bij Amsterdam Centraal Station is gebeurd? En zo ja, mag ProRail dan de gehele efficiencywinst inzetten? En waarom wel of niet?

Ten slotte vragen de leden van de fracties van het CDA en de PvdA of ProRail voldoende mogelijkheden heeft om tussen budgetten te schuiven, om zo eventueel vrijgekomen geld op de begroting zo snel mogelijk in te zetten voor (arbeidsintensieve) werkzaamheden.

Wegen

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in 2008 ruim € 1,2 miljard werd uitgegeven aan beheer en onderhoud van de hoofdwegen, maar in 2009 slechts € 550 miljoen en vanaf 2010 structureel ruim € 950 miljoen. Deze leden vragen hoe de regering kan spreken van een extra impuls voor wegenonderhoud in 2009 en 2010, als er in deze jaren juist minder in het wegenonderhoud wordt geïnvesteerd dan in de voorgaande jaren.

De leden van de VVD-fractie constateren verder dat van de € 8,6 miljard die er in het Infrastructuurfonds beschikbaar is, er maar € 3 miljard aan het hoofdwegennet wordt besteed, waarvan in 2010 slechts € 1,4 miljard aan de aanleg van wegen. Deze leden zien verder dat er in 2011 slechts ruim € 1 miljard bestemd is voor wegeaanleg en in de jaren daarna nog lagere bedragen, respectievelijk € 900 miljoen en € 300 miljoen. Deze leden vragen de regering om een verklaring hiervoor.

II REACTIE VAN DE BEWINDSPERSOON

Inleiding

Hierbij beantwoord ik mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het wetgevingsoverleg van 11 november en geef ik mijn reactie op de motie van het lid Koopmans (Kamerstukken II, 32 123 XII, nr. 9).

Antwoorden Kamervragen

1

Per doelstelling uit het beleidsprogramma zou worden aangegeven welke effecten zouden worden beoogd, welke activiteiten ondernomen zouden worden en wat de kosten daarvan zouden zijn. Het gaat dan vooral om de beoogde effecten.

In de tabel met de stand van zaken van de kabinetsdoelstellingen op pagina 21 van de begroting wordt wel ingegaan op de activiteiten voor 2010, maar niets over de stand van zaken. Graag de toezegging dat meer inzicht wordt gegeven in de voortgang in de kabinetsdoelstellingen in het jaarverslag over 2009 en de begroting voor 2010.

In de beleidagenda van de VenW-begroting zijn de VenW-doelstellingen uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» opgenomen. In

de tabel kabinetsprioriteiten aan het einde van deze beleidsagenda (blz. 21) is te zien welke kabinetsdoelstelling is toegewezen aan welk artikel. Bij dit artikel kunt u lezen wat de beoogde effecten van het beleid zijn, welke activiteiten worden ondernomen en welke kosten daaraan verbonden zijn. In de beleidsagenda wordt ook ingegaan op wat in 2009 is uitgevoerd en een koppeling gelegd met de voornemens voor 2010.

In het jaarverslag 2008 bent u geïnformeerd over de voortgang van de kabinetsdoelstellingen over 2008. In het jaarverslag 2009, dat u begin volgend jaar ontvangt, en de big board ten behoeve van verantwoordingsdag in 2010, wordt een beeld gegeven van de verdere voortgang in 2009.

Tot slot informeer ik u voor een aantal grote dossiers op regelmatige wijze via de voortgangsrapportages.

Met deze aanpak ben ik van mening dat ik uw Kamer op adequate en gestructureerde wijze informeer over de voortgang van de kabinetsdoelstellingen.

2

Op pagina 100 van de begroting staat dat het meetbaar maken van logistieke efficiëntie in de binnenvaart te complex is. Graag een reactie.

Voor het meetbaar maken van logistieke efficiëntie in de binnenvaart is veel inzicht vereist in de hele logistieke keten van verlader tot klant. Datzelfde geldt grotendeels ook voor goederenvervoer via de andere modaliteiten. Duidelijk is wel dat maatregelen die de beladingsgraad van binnenvaartschepen vergroten en de reistijd betrouwbaarder maken, zullen leiden tot een efficiëntere binnenvaart die tegen lagere kosten een beter product in de logistieke keten levert. VenW draagt bij aan die efficiëntie door vaarwegen te onderhouden en selectief te verbeteren en logistieke innovaties te stimuleren. Effecten daarvan ziet u onder andere bij artikel 34 op pagina 75/76 en artikel 36 op pagina 117. Ik ga een indicator ontwikkelen die meer inzicht geeft in de efficiëntie en concurrentiekracht van de binnenvaart. Ik streef er naar om deze indicator in de begroting 2011 op te nemen.

3

Waar is de extra impuls beheer en onderhoud van het Hoofdvaarwegennet cijfermatig terug vinden in de begroting.

De extra impuls is voor 2009 en 2010 (respectievelijk € 75 en € 125 mln) reeds verwerkt bij Voorjaarsnota 2009. In de Verdiepingsbijlage van de begroting 2010 is deze cijfermatige mutatie derhalve onderdeel van de regel «eerste suppletoire begroting 2009».

In de begroting 2010 wordt bij het artikel 15 Hoofdvaarwegennet (pagina 94) en in de Infrastructuuragenda (pagina 8) inhoudelijk en financieel ingegaan op deze extra impuls.

4

Waarom is het niet gelukt doelstelling 35.3 (aansluiting op het internationale luchtvaartnetwerk versterken) specifiek, meetbaar en tijdgebonden te formuleren?

Ik ben op dit moment druk bezig om voor de doelstelling 35.3 (Aansluiting op het internationale luchtvaartnetwerk) een indicator te ontwikkelen die specifiek meetbaar en tijdgebonden is. Dat kost de nodige tijd. Ik ben voornemens deze indicator te presenteren in de begroting 2011.

5

Hoe staat het met de zoektocht van ProRail naar mogelijkheden tot versnellingen in onderhoud en aanleg van spoor?

De mogelijkheden tot versnellingen in onderhoud en aanleg van spoor heeft tot nu toe geleid tot het in mijn brief van 9 april 2009 gemelde pakket maatregelen van € 140 mln. In mijn recente brief aan uw Kamer over de situatie bij Strukton heb ik aangegeven dat de spooraanemers in de taakgroepbijeenkomst van 22 oktober 2009 lieten weten tevreden te zijn over de dit jaar uitgevoerde versnellingsmaatregelen en de wijze waarop de partijen samen vooruitblikken op de werkvolumes.

6

Heeft ProRail de € 20 miljoen (€ 10 miljoen voor werkzaamheden en € 10 miljoen voor klein onderhoud) die het in 2009 zou moeten uitzetten, al uitgezet. En heeft ProRail die middelen vooral in arbeidsintensieve werkzaamheden uitgezet?

ProRail heeft mij recent laten weten dat de verwachting is dat € 10 mln voor klein onderhoud in 2009 gerealiseerd zal worden. De prognose voor versnelling bovenbouwvernieuwing in 2009 is zelfs naar boven bijgesteld van € 10 mln naar € 15 mln.

De versnellingsmaatregelen in 2009 betreffen grotendeels klein onderhoud en bovenbouwvernieuwing. Deze posten betreffen in de regel arbeidsintensieve werkzaamheden.

7

Hoe staat het met het inzetten van versnellingsmaatregelen in het kader van het programma kleine infrastructuur, waar de regering ProRail om gevraagd heeft?

ProRail werkt binnen het programma kleine infrastructuur met een nieuwe aanpak waarbij projecten eerder worden vastgesteld en daardoor ook eerder kunnen worden gerealiseerd. Daarbij zorgt ProRail ervoor dat voldoende kleine projecten uitvoeringsgereed «op de plank liggen», zodat eventuele vertragingen kunnen worden ondervangen door het realiseren van andere projecten uit het programma. Deze werkwijze wordt met ingang van 2010 ingevoerd.

8

Wat mag, dan wel moet ProRail doen met geboekte efficiencywinsten? Heeft het toestemming om die direct in de markt te zetten, zoals met € 30 miljoen bij Amsterdam Centraal Station is gebeurd? En zo ja, mag ProRail dan de gehele efficiencywinst inzetten? En waarom wel of niet?

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 9 april 2009 moet ProRail ten behoeve van het beheerplan 2010 de reeksen harden en extern laten auditen. Daarbij moet ook duidelijkheid ontstaan over de hardheid van de gerealiseerde efficiency. Uiteraard besluit ProRail niet over de inzet van gerealiseerde en of verwachte efficiencywinsten. Ik zal u voor de begrotingsbehandeling informeren over de uitkomst van de audit. Ik zal daarbij ook ingaan op de inzet van eventuele efficiencywinst.

9

Heeft ProRail voldoende mogelijkheden om tussen budgetten te schuiven, om zo eventueel vrijgekomen geld op de begroting zo snel mogelijk in te zetten voor (arbeidsintensieve) werkzaamheden?

Binnen het reguliere onderhoud (klein, onderhoud, groot onderhoud, bovenbouwvernieuwing, vervangingen en beheer) heeft ProRail de vrijheid om te schuiven tussen budgetten. ProRail heeft deze vrijheid om de lifecycle kosten te optimaliseren en zo doelmatig mogelijk de afgesproken prestaties te realiseren. Dit alles is in lijn met het uitgangspunt van outputsturing. Voor de duidelijkheid wil ik u er nog wel op wijzen dat ProRail niet zelf kan schuiven tussen de bedragen voor de geormerkte projecten zoals bijvoorbeeld toegankelijkheid.

10

Hoe kan worden gesproken van een extra impuls voor wegenonderhoud in 2009 en 2010, als er in deze jaren juist minder in het wegenonderhoud wordt geïnvesteerd dan in de voorgaande jaren?

De extra impuls is voor 2009 en 2010 (respectievelijk € 75 en € 138 mln) reeds verwerkt bij Voorjaarsnota 2009. Dit komt voort uit het feit dat in 2008 de versnellingen op beheer en onderhoud zijn gerealiseerd. Deze bedragen zijn eveneens bij Voorjaarsnota 2009 – conform de fondssysteemmatiek – in 2009 in mindering gebracht op de budgetten. Aanvullend geldt dat in 2008 het Kabinet (bij Najaarsnota 2008) heeft besloten om een voor 2009 voorzien bedrag van € 200 mln voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet al in 2008 te voldoen. Dit was ingegeven door de wens van het kabinet om in 2009 budgettaire ruimte te creëren.

Bij Najaarsnota 2009 zal ik bezien in hoeverre het noodzakelijk en budgettair mogelijk is om in 2009 de dip zonodig te herstellen. Hetzelfde is aan de orde bij hoofdvaarwegen.

11

In 2011 is slechts ruim € 1 miljard bestemd voor wegeaanleg en in de jaren daarna nog lagere bedragen, respectievelijk € 900 miljoen en € 300 miljoen?

De bedragen die u noemt voor aanleg van wegen hebben alleen betrekking op 12.03 (realisatieprogramma en planstudies na tracébesluit). Dit geeft echter geen compleet beeld van het investeringsvolume in de wegeaanleg. Daarbij moet ook betrokken worden de reeksen voor 12.05 «verkenningen en planstudies voor tracébesluit» en 12.04 «geïntegreerde contractvormen/PPS».

Rekening houdend met deze beide artikelonderdelen is er in de eerste jaren sprake van een jaarlijks investeringsvolume van circa € 1,8 mld.

Reactie motie

Naar aanleiding van de indiende motie van het lid Koopmans (Kamerstukken II, 32 123 XII, nr. 9), kan ik u melden dat ik die zie als een ondersteuning van mijn beleid. Graag licht ik dit toe.

De gebruiker staat bij mij geheel centraal. Dit zowel bij het geven van verkeersinformatie, bij het uitvoeren van verkeersmanagement en bij uitbreiding en onderhoud van infrastructuur. Verkeersgegevens spelen hierbij een essentiële rol.

Verkeersinformatie

Met een operationeel NDW streef ik naar verkeersinformatie die uiteindelijk een dekking geeft over alle belangrijke doorgaande wegen in Nederland. Tevens streef ik naar hoge niveaus van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de gegevens. De gegevens worden verrijkt met aanvullende informatie zoals werkzaamheden, filekenmerken en bedieningstijden.

Private service providers kunnen hier in concurrentie eigen informatie en dienstverlening aan toevoegen. Nederland neemt een unieke positie in als het gaat om verspreiden van verkeersinformatie via private partijen.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement is een publieke taak. De overheid moet middelen in handen hebben om wegen af te kruizen, omleidingen in te stellen en andere aanwijzingen te geven. De ingewonnen verkeersinformatie is een essentiële bouwsteen voor verkeersmanagement. Alleen met betrouwbare informatie kunnen verkeersstromen worden geleid en kan er incident management plaatsvinden. Door het regionaal integreren van verkeersmanagement op hoofdwegen en andere doorgaande wegen, wordt de weggebruiker nog beter bediend. NDW maakt het mogelijk voor wegbeheerders om gezamenlijk aan verkeersmanagement te doen. Dit leidt tot hogere maatschappelijke baten.

Wegbeheer

Verkeersinformatie is voor mij ook een vitaal onderdeel bij het plannen van wegwerkzaamheden, en het kunnen onderbouwen van uitbreidingen van infrastructuur.

Publiek private samenwerking

Bij de uitwerking van NDW wordt intensief gebruik gemaakt van de kennis en kunde vanuit de markt. De inwinning van gegevens voor NDW geschiedt voor een groot deel uit de bestaande meetnetten bij de wegbeheerders. Het overige deel is en wordt door NDW aanbesteed. Deze aanbesteding staat ook open voor aanbieders van mobiele informatie, mits voldaan wordt aan de kwaliteitseisen. De NDW organisatie heeft een permanente dialoog met de markt. Eerste gelegenheid voor de markt om nieuwe innovaties te laten zien, is de aanbesteding van perceel Noordoost Nederland van NDW in 2010.

Voordat het NDW was opgericht, was de wegverkeersinformatie versnipperd over rijk en regionale wegbeheerders. Daarnaast was er een verschil in kwaliteit van de verkeersinformatie. Het huidige business model voor NDW is voor mij op dit moment het meest effectief om de gewenste integratie, standaardisatie en kwaliteitsverbetering te bewerkstelligen.

Een dynamische business case

De huidige business case kent een jaarlijkse kostenpost van € 13 mln, waarvan ongeveer € 9 mln voor het Rijk. Er zijn contracten gesloten tussen de partners van het NDW en de marktpartijen om de data in te winnen, waardoor de bijdrage van het Rijk juridisch/bestuurlijk voor een groot gedeelte verplicht is. De voornaamste kostenpost voor NDW is het inwinnen van de data. Zonder NDW zou RWS dit ook hebben ingewonnen voor haar taak als wegbeheerder. Van het totale NDW budget is ruim 90% uitbesteed aan de markt.

De technologische ontwikkelingen gaan snel. Het «markt tenzij» principe pas ik daarom ook toe bij NDW. Deze aanpak maakt het nu reeds mogelijk de markt uit te dagen om met een aangepaste en goedkopere business case te komen. De eerste mogelijkheid daarvoor is bij de aanbesteding in 2010.

Daarnaast vraag ik advies over de langere termijn ontwikkelingen aan het Strategisch Beraad Verkeersinformatie & Verkeersmanagement. Tevens zal

in 2012 de opzet van NDW worden geëvalueerd, de uitkomsten hiervan zal ik met u delen. Dat is het moment om de businesscase en het business model te herijken.