

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 XII

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

Nr. 8

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidende onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De op 15 oktober 2009 voorgelegde vragen zijn, bij brief van 10 november 2009, beantwoord door de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat .

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

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA en Agema (PVV).

Vragen en antwoorden inzake de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010

1

Deelt u de mening dat bereikbaarheid een randvoorwaarde is voor economische groei? Zo ja, deelt u ook de mening dat het voor de hand ligt dat, bij het terugdringen van uitgaven van de rijksoverheid, het ambitieniveau ten aanzien van de verbetering van de bereikbaarheid over weg, water en spoor gehandhaafd moet blijven?

Bereikbaarheid is zelfs meer dan een randvoorwaarde voor economische groei. Het is een noodzakelijke voorwaarde voor een hoogwaardige economie. Investeren in bereikbaarheid is daarom belangrijk om de internationale concurrentiepositie van Nederland te behouden en verder te versterken. De door mij in de Nota Mobiliteit en MobiliteitsAanpak geformuleerde ambitie past daarbij. Verder loop ik niet vooruit op de Heroverwegingsagenda die nu gaande is.

2

Welke consequenties hebben de heroverwegingen (in het kader van de economische crisis en besparingen op de lange termijn) voor deze begroting?

De onderzoeken van de Heroverweging worden in het voorjaar van 2010 afgerond. Voor elk onderwerp dient ten minste één besparingsvariant te worden ontwikkeld met een structureel omvang van 20% vanaf uiterlijk 2015.

Zoals gemeld in de brief van de minister-president en de beide vice minister-presidenten (Kamerstuk 2009–2010, 32 123, nr. 25) kan op zijn snelst vanaf 2011 aan budgettair herstel worden gewerkt. Het kabinet zal voor het debat over de Voorjaarsnota 2010 aangeven welke afwegingen het mede op basis van de Heroverwegingsrapporten maakt.

3

Zijn er door uw departement functionarissen aangesteld zonder contract? Zo ja, waarom?

Alle ambtenaren binnen Sector Rijk, zo ook binnen VenW, worden volgens de Ambtenarenwet aangesteld waardoor er sprake is van eenzijdig besluit en niet van een contract.

Bij VenW wordt daarnaast voor één groep personeel, te weten de stagiairs die geen bezoldiging maar een onkostenvergoeding ontvangen, wel een contract afgesloten. Reden hiervoor is dat er geen sprake is van werkgever-werknemer relatie in de zin van het opdragen van werkzaamheden, maar wel van het aanbieden van een leer-arbeidsovereenkomst.

4

Op basis van welk soort contract werkt de OV-ambassadeur voor u?

De OV-ambassadeur werkt op basis van een inhuurcontract als onafhankelijk extern adviseur.

5

Kunt u per publicatie van de OV-ambassadeur aangeven wat u vindt van de onderbouwing van hetgeen daarin gesteld wordt?

De OV-ambassadeur heeft in de periode dat zij als onafhankelijk extern adviseur voor VenW werkt haar werkplannen en voortgangsrapportages aan ons voorgelegd. Deze zijn aan de Tweede Kamer doorgestuurd

(Kamerstuk 2007–2008/2008–2009, 23 645, nr. 222 en 305). De diverse rapportages voldeden elk voor zich aan het doel waarvoor ze geschreven werden.

Daarnaast heeft de OV-ambassadeur een onderzoeksrapportage over de OV-chipkaart vanuit het perspectief van de reiziger uitgebracht en heeft de OV-ambassadeur de Monitor Klantacceptatie OV-chipkaart begeleid (Kamerstuk 2008–2009, 23 645, nr. 304). De conclusies en aanbevelingen hiervan zijn bij de concessieverleners en vervoerders op een overzichtelijke manier onder de aandacht gebracht, waardoor zij het belang van de klant scherp voor ogen houden.

6

Waarom staat er niets over PPS-projecten (Publiek-Private Samenwerking) in deze begroting?

In de begrotingsbijlage Infrastructuurfonds begroting A wordt in paragraaf 2.5 van de Infrastructuuragenda nader ingegaan op stand van zaken voor wat betreft de publiek private samenwerking. Ook de begrotingsartikelen 12.04 Geïntegreerde contractvormen hoofdwegennet en 13.04 Geïntegreerde contractvormen spoor geven nadere informatie over PPS-projecten.

7

Hoe hoog zijn de kennis- en onderzoeksgerelateerde uitgaven bij VenW voor 2010? Kunt u deze uitgaven uitsplitsen?

De kennis- en onderzoeksgerelateerde uitgaven bij VenW voor de begroting van 2010 zijn weergegeven in bijlage A.¹

8

Hoe zult u de Kamer informeren over de effectiviteit van de in deze begroting beschreven uitgaven?

In deze begroting is bij elke algemene doelstelling aangegeven welk effect het behalen van deze doelstelling heeft. Voor diverse operationele doelen zijn indicatoren beschikbaar om het effect van het beleid en de inzet van Rijksmiddelen concreet te meten. VenW heeft bij deze operationele doelen een duidelijke verantwoordelijkheid. Bij een aantal operationele doelen is de verantwoordelijkheid van VenW niet direct aanwijsbaar en is het meten met indicatoren (nog) niet mogelijk. In dat geval wordt zoveel mogelijk toegevoegd waarom inzet van Rijksmiddelen noodzakelijk is. Met de bijbehorende programmering van evaluatieonderzoeken worden de operationele doelstellingen periodiek geëvalueerd in een beleidsdoorlichting en verschillende effectonderzoeken. De Kamer wordt apart op de hoogte gebracht van de uitkomsten van deze evaluaties en effectonderzoeken. In het jaarverslag 2010 wordt verantwoording afgelegd over het behalen van de doelstelling door te meten welk effect het beleid heeft gesorteerd en wordt ingegaan op de uitgevoerde evaluatie- en effectonderzoeken.

9

Wat betekent het naar voren halen van onderhoudswerkzaamheden aan bruggen, wegen, vaarwegen, sluizen en binnenhavens voor de werkzaamheden over (bijvoorbeeld) vijf jaar? Komt er op een gegeven moment niet een nieuw probleem voor de bouwsector als er geen onderhouds- of nieuw werk meer is?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Afgezien van een duidelijke piek in 2010 en beperkte jaarlijkse fluctuaties zijn de meerjarig beschikbare budgetten voor infrastructurele werken

redelijk stabiel. Het werkpakket voor de bouwsector hangt daarmee samen. Het is dan ook niet de verwachting dat dit in die sector tot een probleem zal leiden.

10

Staat de 560 kilometer aan extra rijstroken die op basis van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten wordt aangelegd los van de voor deze kabinetsperiode beloofde 1250 kilometer?

Nee, de uitbreiding van het aantal strookkilometers als gevolg van de Spoedaanpakprojecten is onderdeel van de 1250 kilometer die ik eerder heb genoemd. Tijdens het notaoverleg MIRT in december 2007 heb ik overigens niet gesproken over 1250 extra strookkilometers in deze kabinetsperiode, maar tot en met 2012.

11

Is het waar dat er, in het kader van de taakstelling, is gekozen voor een korting van € 120 miljoen per jaar op het Infrastructuurfonds vanaf 2010? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

Er is gekozen voor een taakstelling van € 120 miljoen per jaar op het Infrastructuurfonds vanaf 2011, onder de veronderstelling dat het jaar 2011 weer economische groei vertoont. De korting op het Infrastructuurfonds vormt een onderdeel van de post «Herprioritering diverse begrotingen» die bij Voorjaarsnota 2009 is gepresenteerd om de totale taakstelling invulling tekortreductie van € 1,8 miljard te realiseren.

12

Hoeveel geld wordt er jaarlijks door Rijkswaterstaat besteed aan advertenties in dagbladen over wegwerkzaamheden?

Rijkswaterstaat geeft jaarlijks aan advertentiekosten voor wegwerkzaamheden ongeveer € 8 miljoen uit. In dit bedrag zijn zowel de plaatsings- als de opmaakkosten van de advertentie meegenomen.

13

Hoeveel geld wordt er jaarlijks door ProRail en NS besteed aan advertenties in dagbladen over gewijzigd treinverkeer en werk aan het spoor?

ProRail en NS stuur ik aan op output (prestaties): zij zijn zelf verantwoordelijk voor een effectieve en efficiënte inzet van middelen.

Aan ProRail heb ik op basis van de subsidiebeschikking aanvullende (detail)informatie gevraagd inzake de besteding van de subsidie. Dit heeft geleid tot de volgende informatie inzake de advertentiekosten.

Tot op heden heeft ProRail slechts incidenteel advertenties over werk aan het spoor geplaatst, met name in verband met de herstelwerkzaamheden na ontsporingen van de goederentreinen. Het ging hierbij om ca. € 50 000 – € 100 000 per jaar.

In 2010 wil ProRail regulier (op maandbasis) advertenties gaan plaatsen over geplande buitendienststellingen en (onderhouds)werk aan het spoor en de grote stations. Deze advertenties – naar het model van de «Van A naar Beter»campagne – beogen reizigers en omwonenden actiever te informeren over duur, aard, impact en treinwijzigingen als gevolg van werkzaamheden. Begroot budget voor 2010 is € 1 miljoen.

Met NS heb ik geen subsidierelatie zoals met ProRail. Dit soort informatie ten aanzien van NS is dan ook niet beschikbaar binnen mijn ministerie.

14

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitwerking van de adviezen van de commissie Elverding over het versnellen van besluitvormingsprocedures omtrent infrastructurele projecten?

Op 14 september 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 385, nr. 53) hebben de minister van VROM en ik de eerste voortgangsrapportage van de Adviescommissie VVBI aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierin is de stand van zaken met betrekking tot de uitwerking van de adviezen van de commissie Elverding opgenomen.

Daarnaast is de verwachting dat het wetsvoorstel ten aanzien van de structurele herziening van de Tracéwet in de eerste helft van 2010 aan de Tweede Kamer aangeboden kan worden.

15

Wat is uw verklaring voor de geringe groei van het personenvervoer door de NS in de eerste helft van 2009?

In haar halfjaarrapportage 2009 gaf NS aan dat ook zij de gevolgen ondervindt van de economische crisis. Dat heeft ook effect op de groei van het personenvervoer per spoor. In de eerste helft van 2009 is nog groei (+1,2%) op het spoor te constateren. Opvallend is dat in dezelfde periode het wegvervoer juist afgenomen is.

16

Hoe hard is de kabinetsdoelstelling om jaarlijks 5% reizigersgroei te realiseren op het spoor en welke extra maatregelen overweegt u om die doelstelling te halen?

In het coalitieakkoord van het kabinet is de volgende passage opgenomen: «De ambitie voor groei van het OV per spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen twee jaren».

Het doel is dan ook om de trein aantrekkelijker te maken voor meer mensen. De maatregelen uit het Actieplan dragen daaraan bij, zijn volop in uitvoering en worden goed ontvangen door reizigers en spoorpartners. Het blijft de ambitie van het kabinet om te groeien. Een forse wijziging van economische omstandigheden zal ook voor het spoorvervoer een uitwerking hebben waar we niet omheen kunnen. Eind dit jaar wordt een midterm review uitgevoerd en zal ik de balans opmaken.

17

Hoe groot was in 2008 en de eerste helft van 2009 de groei van het reizigersvervoer op de decentrale spoorlijnen?

De cijfers over de ontwikkeling van de groei in het regionaal openbaar vervoer over 2008, inclusief die voor de gedecentraliseerde spoorlijnen, komen in november beschikbaar.

De cijfers over 2009 volgen in de loop van 2010.

18

Hoe hebben de reizigersaantallen in het stads- en streekvervoer zich de afgelopen vijf jaar ontwikkeld?

De laatste vijf jaar is er trendmatig sprake van een lichte groei. De ontwikkeling van het aantal reizigers over de afgelopen vijf jaar laat zich het beste meten in termen van reizigerskilometers, om te voorkomen dat een reiziger die overstapt en/of heen- en terugreist meerdere keren wordt geteld.

In bus, tram en metro waren de cijfers van de reizigerskilometers (rkm) in stads- en streekvervoer in de periode 2003–2008 als volgt: (afgerond in miljarden rkms. en in indexcijfers: 2003 = 100):

2003	6,3	100
2004	6,3	101
2005	6,2	99,5
2006	6,4	103
2007	6,5	104
2008	6,4*	102*

* voorlopige getallen

19

Hoe verklaart u de terugloop van de aantallen reizigerskilometers in het regionale openbaar vervoer het afgelopen jaar?

De terugloop van het aantal reizigerskilometers in het regionaal openbaar vervoer in de periode 2007–2008 bedraagt in totaal 1,7% (voorlopig cijfer). Nadere informatie hierover wordt opgenomen in de Nationale Mobiliteitsmonitor 2009, die in november 2009 aan de Tweede Kamer zal worden verzonden.

20

Is de groeidoelstelling voor het regionale openbaar vervoer voor 2008 gehaald? Wordt deze doelstelling voor 2009 gehaald? Zo nee, wat is daarvan de oorzaak en welke consequenties heeft dit voor de groeidoelstelling in 2010 en de middelen die bedoeld zijn om de groeidoelstellingen in het regionaal openbaar vervoer te halen?

In het antwoord op vraag 18 XII is de ontwikkeling van de reizigersgroei in het regionaal OV voor de periode 2003–2008 opgenomen. Daaruit blijkt een lichte groei in de afgelopen vijf jaar. In 2008 is de vervoersprestatie met gemiddeld 1,7% afgenomen ten opzichte van 2007. De cijfers over 2009 worden in de loop van 2010 bekend.

Om de groei van het regionaal OV te bevorderen wordt een pakket van 50 maatregelen uitgevoerd waardoor reizigers sneller, vaker en zonder omwegen op hun bestemming kunnen komen. Dit gebeurt in het kader van de Spoedprojecten Regionaal OV waar Rijk en regio gezamenlijk € 1 miljard in investeren. Voorbeelden zijn de tramkeerlus bij Madurodam, de tram Maastricht-Hasselt en de HOV-bus Schiphol Oost. Ook de visie regionaal OV die rond de zomer van 2010 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, bevat voorstellen om het regionaal OV te verbeteren.

21

Hoe groot was in 2008 en de eerste helft van 2009 de groei van het personenvervoer over de weg?

In 2008 groeide het personenvervoer over de weg met 0,2%. In de eerste helft van 2009 nam het vervoer met 0,6% af.

22

Hoe heeft het marktaandeel van het spoor zich ten opzichte van dat van het personenvervoer over de weg ontwikkeld in de afgelopen vijf jaren?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft aan dat »Het aandeel van de trein in de totale personenmobiliteit – uitgedrukt in reizigerskilometers – al jaren schommelt tussen de 8 en 9%.« Ook geeft zij aan dat het aandeel van de trein in de totale mobiliteit in de ochtendspits naar de vijf grootstedelijke agglomeraties aanzienlijk groter

is (ongeveer 23%, uitgedrukt in aantallen reizen) dan in andere marktsegmenten (ongeveer 6%). Voor reizen langer dan 10 kilometer wordt in circa 40% van de reizen het openbaar vervoer gebruikt. Dit komt door de gunstige reistijdverschillen in de spits. Dit beeld is in de loop der jaren vrijwel niet veranderd. (Bronnen: Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991–2020 en Het belang van openbaar vervoer – De maatschappelijke effecten op een rij) Een eerste indruk kan worden verkregen door een vergelijking van de jaarlijkse groei van de verkeersprestatie op het hoofdwegennet en de groeicijfers van de NS op het hoofdrailnet. De verkeersprestatie op het hoofdwegennet is in de jaren 2005 tot en met 2008 met ca. 6% gegroeid, terwijl het aantal reizigerskilometers op het hoofdrailnet over dezelfde periode met ca. 14% groeide. Het personenvervoer per trein is daarmee meer gegroeid dan het verkeer op het hoofdwegennet: door de economische crisis neemt het wegvervoer sinds eind vorig jaar af en groeit het reizigersvervoer per trein nog licht.

Deze vergelijking is indicatief, aangezien het hier om cijfers van voertuigkilometers op het hoofdwegennet gaat en anderzijds reizigerskilometers op het hoofdrailnet.

In het notaoverleg Evaluatie Spoorwetgeving van 12 oktober 2009 is gevraagd om een vergelijking tussen de ontwikkeling van het personenvervoer per spoor en het autovervoer. Einde 2009 zal in de midterm review van het Actieplan Groei op het Spoor hier invulling aan worden gegeven.

23

Kunt u aangeven hoe groot de invloed van de afvlakkende economische groei is op de groei op het spoor?

Er zijn veel factoren die de groei op het spoor beïnvloeden. Het grootste gedeelte van de groei wordt bepaald door factoren als demografie, economie en ruimtelijke ordening zoals onder meer is aangegeven in het rapport Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991–2020 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

De economie is een belangrijke factor voor het personenvervoer per trein. Economie werkt door op besteedbaar inkomen, op werkgelegenheid en op bedrijvigheid, die alle het treinvervoer beïnvloeden. Daarnaast heeft economie via autobezit, files alsmede olie- en brandstofprijzen grote invloed op de concurrentiepositie tussen auto en trein. De economische crisis heeft dan ook een grote impact op NS.

Het NS-vervoer reageert vertraagd op de economie. Een effect dat ook bij eerdere groeiontwikkelingen geconstateerd is. NS zal de impact van de crisis daarom vooral in 2010 sterk merkbaar worden, zoals ook gemeld in het vervoerplan 2010.

24

Vallen de besluiten voor de overige planstudies (naast de in de Memorie van Toelichting bij de begroting genoemde planstudie OV-SAAL) uit het Programma Hoogfrequent Spoor ook voor de zomer van 2010?

Ja. Zoals is gemeld in de Tweede Voortgangsrapportage over de Spoorambities bij brief van 14 april 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984, nr. 175) is het doel van Programma Hoogfrequent Spoor om het kabinet in staat te stellen om uiterlijk in juni 2010 voor de verschillende planstudies op onderbouwde wijze tot projectbesluiten te komen.

25

Welke besluiten zijn er in 2009 genomen die de stelling «De aanpak van Randstad Urgent werkt.» onderbouwen?

Dat Randstad Urgent ook in 2009 werkt, blijkt uit onder andere uit de volgende besluiten/mijlpalen die zijn genomen/gehaald:

- Start OV Bureau Randstad, gericht op het verbeteren van de aansluitingen tussen de verschillende vormen van vervoer en tussen de verschillende regio's
- Vaststellen van een gezamenlijke internationale kunst- en cultuurmarketingstrategie voor de Randstad
- Uitwerking Randstad 2040: Evaluatieonderzoek en startbeslissing voor een MIRT Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten en opstellen actieprogramma voor de R2040-allianties.
- Ontwerp-tracébesluit voor maatregelen Zuidtak (OV SAAL)
- Regio heeft Toekomstbeeld voor het Markermeer en IJmeer opgesteld
- Ontwikkelingsvisie NV Utrecht, vastgesteld door regio, met forse inzet op binnenstedelijk bouwen
- Integraal pakket aan maatregelen voor de Utrechtse regio van Rijk en regio, inclusief voorkeursalternatieven voor A28, A27/A1 en knooppunt Hoevelaken
- Toekenning van Nota Ruimte budget voor: Zuidplaspolder, Mooi en Vitaal Delfland/Greenports, Oude Rijnzone, Stadshavens, Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever & Ruggengraat voor natuur en recreatie
- Vaststellen Programma van eisen voor gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer
- Keuze voor aanleg A4 tussen Delft-Schiedam (standpunt)
- Mogelijk maken van aanleg Containertransferrium in Alblisserdam en sluiten van privaat-publieke overeenkomst
- Ontwerp-tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein en tekenen uitvoeringsovereenkomsten
- Start uitvoering aanleg Tweede Maasvlakte
- Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden en start werkzaamheden A4 bij Leiderdorp
- Uitvoering aanleg extra rijstroken A12 Den Haag-Gouda

In november 2009 wordt de Tweede Kamer nader geïnformeerd middels het Jaarverslag van Randstad Urgent 2008–2009.

26

Waarom wordt er een Deltaregisseur aangesteld? Wat worden de taken van deze regisseur en welke mogelijkheden en bevoegdheden zal deze regisseur krijgen?

Het Deltaprogramma is een langlopend en omvangrijk programma. Er zijn veel partijen bij betrokken. Een goede coördinatie en bewaking van de samenhang is daarom gewenst. De Deltaregisseur krijgt tot taak de totstandkoming en uitvoering van het Deltaprogramma te bevorderen. Deze taak is vastgelegd in de Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening, die momenteel bij de Raad van State ligt voor advies. Op 6 november heeft de ministerraad besloten de heer Kuijken te benoemen tot Deltacommissaris. Het is de bedoeling dat hij op 1 februari 2010 officieel met zijn nieuwe werkzaamheden zal starten.

27

Waarom wordt er bezuinigd op het saneringsprogramma Waterbodems?

In het Aanvullend Beleidsakkoord heeft het kabinet – naast een extra impuls voor 2009 en 2010 – ook een kabinetsbrede bezuiniging van € 1,8

miljard aangekondigd vanaf 2011. Een deel hiervan slaat neer bij het Infrastructuurfonds. Bij de nadere invulling hiervan is onder meer gekozen voor een bezuiniging op het saneringsprogramma Waterbodems, omdat in de afgelopen decennia de meest urgent verontreinigde waterbodems reeds aangepakt zijn. De nog resterende waterbodemonverontreinigingen vormen geen acute bedreiging voor het bereiken van de KRW-doelen.

Overigens wordt onder de Waterwet vanuit een gebiedsaanpak gezien of de aanpak van verontreinigde waterbodems kosteneffectief bijdraagt aan de realisering van de KRW-doelen.

28

Wanneer komt u met een samenhangende visie op het (rand)stedelijk openbaar vervoer?

De visie regionaal openbaar, die in nauwe samenwerking met de decentrale overheden wordt opgesteld, zal rond de zomer van 2010 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

29

Hoe verwacht u de ambitieuze beleidsvoornemens op luchtvaartgebied, zoals verwoord in de Luchtvaartnota en in de Memorie van Toelichting bij uw begroting, waar te maken met het ten opzichte van andere beleidsterreinen beperkte budget (€ 5,3 miljoen), dat in de komende jaren nog verder afneemt?

Zie het antwoord op vraag 94 XII.

30

Hoeveel rapporten verwacht u nog over de posities van de individuele Nederlandse luchthavens, de luchtvaart in het algemeen en ruimtelijke ordeningsaspecten van luchthavens en de luchtvaart? Kunt u op basis van wat er nu ligt nog geen conclusies trekken?

In de afgelopen periode is een groot aantal conclusies getrokken, zoals bijvoorbeeld over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 waar de heer Alders over heeft geadviseerd. Al deze conclusies zijn integraal opgenomen in de luchtvaartnota die het kabinet dit voorjaar heeft uitgebracht. In de luchtvaartnota is ook een aantal acties opgenomen als verdere uitwerking van het geschetste beleid. Het gaat om vraagstukken op het gebied van concurreren (zoals kostenreductie Schiphol), accommoderen (zoals extra capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad) en excelleren (zoals nieuw normen en handhavingssysteem en optimaliseren gebruik luchtruim). Nu komt het steeds meer aan op de uitvoering van deze acties. Ten behoeve van het verkrijgen van de juiste informatie daarvoor zullen er mogelijk nog wel aanvullende vragen opkomen, waarover dan nog gerapporteerd zal worden.

31

Deelt u de mening dat de hogesnelheidstrein, door de hoge kosten en de CO₂-emissies bij de aanleg van het spoor, enkel een alternatief is voor de luchtvaart bij dikke vervoersstromen en bovendien op relatief korte afstanden (tot ca. 500 km)?

Sinds de jaren negentig hebben opeenvolgende kabinetten als doelstelling gehad om het vervoer van reizigers vanaf Schiphol op de korte en middellange afstanden per trein (conventionele en hogesnelheidstreinen) te laten plaatsvinden.

In de PKB die ten grondslag ligt aan de beslissing om de HSL-Zuid aan te leggen is reeds het belang van een goede ontsluiting van Schiphol per

trein opgenomen. Het ging daarbij met name om de korte en middellange afstanden, waar de hogesnelheidstrein op milieugronden als alternatief voor het vliegvervoer wordt gezien.

Het stimuleren van het gebruik van de trein voor het vervoer van en naar Schiphol, en het bevorderen van het gebruik van de trein als alternatief voor het vliegvervoer op de korte en middellange afstand, is en blijft een doelstelling van het huidige kabinet. Op de lange afstanden verliest de trein, ook de hogesnelheidstrein, het van het vliegverkeer.

32

Wat bedoelt u met de zin «Het beleid zoals uiteengezet in de Luchtvaartnota ten aanzien van uitplaatsing van vluchten van Schiphol wordt op basis van afspraken aan de Alders-tafel verder vormgegeven.»?

In het advies van de Alderstafel Schiphol en de kabinetsreactie hierop zijn uitgangspunten opgenomen over het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer op Eindhoven en Lelystad. Deze zijn ook verwoord in de Luchtvaartnota.

Nadere besluitvorming vindt plaats op basis van de resultaten aan de twee Alderstafels die zijn ingericht voor Eindhoven en Lelystad. In de opdracht die de heer Alders heeft gekregen van de ministers van VROM, Defensie en mijzelf is de heer Alders verzocht om in het advies in te gaan op de regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de regionale luchthavens, de wijze waarop samen met de regio's invulling gegeven kan worden aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag, en over de steun voor dit voorstel in de regio.

33

Welke rol gaat de Inspectie Verkeer en Waterstaat spelen in de dienstverlening aan passagiers en betrokken ondernemingen in de luchtvaart?

De behandeling van klachten van passagiers is een belangrijk onderdeel van de dienstverlening door de Inspectie VenW. Het betreft hier klachten over een vermeende schending van de betreffende EU-verordeningen. De Inspectie is aangewezen als instantie voor klachtenbehandeling en handhaving van deze verordeningen.

De dienstverlening aan passagiers door de Inspectie bestaat daarnaast uit informatievertrekking over de rechten en plichten volgens de verordeningen. Dit gebeurt onder andere via de website van de Inspectie en door het beantwoorden van telefonische en emailvragen. De dienstverlenende rol van de Inspectie richting de betrokken ondernemingen bestaat uit voorlichting over de verordeningen en andere vormen van nalevingshulp.

34

Wat is het doel van de National Supervisory Authority en hoe zal deze te werk gaan?

Ingevolge het Single European Sky (SES) wetgevingspakket van 2004 zijn de lidstaten verplicht een National Supervisory Authority (NSA) te benoemen die tot taak heeft luchtverkeersleidingsdiensten te certificeren en vervolgens toezicht te houden op de verplichtingen die deze diensten onder dit pakket krijgen opgelegd.

Voor Nederland is daarop IVW-Luchtvaart (Inspectie VenW) benoemd tot NSA. Deze houdt toezicht op naleving van de SES pakketbepalingen en de daarop gebaseerde uitvoeringsmaatregelen door onder meer Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en het KNMI.

Inmiddels is een tweede SES pakket (SES II) tot stand gekomen, waarbij met name op het gebied van prestaties en financieel beheer aanvullende verplichtingen worden opgelegd aan de luchtverkeersleidingdiensten. Ook op de naleving hiervan zal door de betrokken NSA toezicht moeten worden gehouden. Gezien de doelstelling van het SES pakket wordt inmiddels gewerkt aan internationale samenwerking op ATM gebied, ook op het gebied van toezicht.

35

Als de bocht in de uitvliegroute bij Uithoorn nog preciezer gevlogen gaat worden, zal dat dan leiden tot aanscherping van de exameneisen om op Schiphol te mogen vliegen?

Het preciezer vliegen op de uitvliegroute bij Uithoorn leidt niet tot een aanscherping van de exameneisen van piloten. Het preciezer vliegen van de route is mogelijk door middel van het toepassen van de vastebocht-straaltechnologie in de boordcomputer van vliegtuigen. Een toenemend aantal maatschappijen en hun vliegtuigen op Schiphol beschikken over deze technologie waardoor het vliegtuig nauwkeuriger de route kan vliegen. Hiervoor worden geen aanvullende eisen in de opleidingen van piloten gesteld.

36

Wat houdt de innovatieregeling voor duurzame zeehavens in? Hoeveel geld wordt hieraan besteed?

Doel van de regeling is om te komen tot brede verspreiding en toepassing van duurzame innovaties in zeehavens en daarmee bij te dragen aan de duurzaamheid van de Nederlandse zeehavens. De regeling zal aansluiten bij de thema's zoals genoemd in de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens, te weten emissies, geluid, ruimte en waterkwaliteit. Het totale budget inclusief uitvoeringskosten bedraagt € 5 miljoen. De regeling wordt naar verwachting in de eerste helft van 2010 gepubliceerd.

37

Op welke plekken vertraagt of blokkeert milieu- en/of waterregelgeving de ontwikkeling en de aanpassing van waterwegen en havens?

De mate waarin milieu- en/of waterregelgeving van invloed zijn, hangt sterk af van de aard van de projecten en de lokale situatie. De focus ligt daarbij op dit moment met name op het terrein van de Natura-2000 regelgeving. Met betrekking tot de risico's en consequenties van Natura-2000 regelgeving verwijs ik u verder naar het antwoord op de vraag 96 XII; voor voorstellen om de uitvoering van de NB-wet te vereenvoudigen verwijs ik naar het antwoord op vraag 95 XII.

38

Op welke wijze ondersteunt u de uitrol van een systeem voor elektrische auto's in financiële zin?

Op 3 juli heb ik samen met de Minister van Economische Zaken het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 145). Daarin is aangegeven dat het Rijk in de periode 2009–2011 een bijdrage levert van € 65 miljoen ten behoeve van een proeftuinenprogramma, het stimuleren van launching costumorship, het aanleggen van de noodzakelijke (laad- en energie)infrastructuur en de productie van elektrische auto's en onderdelen daarvoor. Als eerste stap is op 29 september 2009 bij SenterNovem de subsidieregeling proeftuinen hybride en elektrisch rijden van start gegaan. Het subsidiebudget bedraagt € 10 miljoen.

39

Hoe zal de tijdens de klimaatconferentie in Kopenhagen vast te leggen reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart voor derde landen een prikkel zijn om zich aan te sluiten bij het Europese emissiehandelssysteem?

Een breed gedragen politiek akkoord in Kopenhagen over reductie van de emissie van broeikasgassen in de burgerluchtvaart zal zeker bijdragen aan de bereidheid van alle landen om te praten over mechanismen om tot een dergelijke reductie te komen. Het Europese ETS stelsel is het meest concrete en uitgewerkte stelsel en zal dan zeker een belangrijke plaats kunnen innemen in de keuze voor een bepaald mechanisme. Met het oog op de invoering van het Europese ETS in 2012 wordt momenteel gewerkt aan het inrichten van het systeem van monitoring, registratie en verificatie.

40

Waarom wordt in 2010 ruim € 63 miljoen uitgegeven aan de voorbereiding van de invoering van de kilometerprijs, terwijl de realisatie waarschijnlijk niet voor 2019 mogelijk is?

Zoals vermeld in de derde Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit zijn er nieuwe inzichten over de teststrategie. Daarom is in 2010 geen € 63 miljoen nodig, maar wel een bedrag van € 20 miljoen voor de Mobiliteitsprojecten en € 10 miljoen extra personele kosten om een en ander voor te bereiden. Tot slot merk ik op dat de invoering van de kilometerprijs eerder dan in 2019 is voorzien. Hierover heb ik u geïnformeerd in de derde voortgangsrapportage ABvM.

41

Welk effect heeft de vertraging in de invoering van de kilometerprijs op het tijdig kunnen behalen van de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

Kilometerbeprijzing maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Bij de berekening in het NSL is nu uitgegaan van het Rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit dat er naar streeft vanaf 2012 Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) in te voeren. In de NSL-berekeningen is een prognose gemaakt van het effect in 2015 op basis van een gefaseerde invoering. Daarbij start de invoering van ABvM in 2012 en ontstaat er een eindbeeld in 2020. Gegeven de onzekerheden over effecten van beprijzingsmaatregelen is ten behoeve van het NSL indertijd al een veilige inschatting gemaakt van de luchtkwaliteitseffecten van ABvM. Ten behoeve van de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt gerekend met de cijfers van kilometerbeprijzing die op dat moment bekend zijn. Dit zijn de planning uit VGR3 en de tarieven die bekend zijn, zodra de wet naar uw kamer is gestuurd. In de monitoringsrapportage NSL die in het najaar van 2010 zal verschijnen, zal ik samen met de minister van VROM de Tweede Kamer informeren over de wijze waarop de planning van ABvM is meegenomen in het NSL.

42

Bent u van plan de Kamer een brief toe te zenden over de doorwerking van de kilometerprijs in de planstudies van 2009? Zo ja, wanneer zal deze worden verstuurd? Zo nee, waarom niet?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 43 XII.

43

Hoe is de kilometerprijs (het basistarief en het spitstarief) meegenomen in de lopende verkenningen, en is dat conform het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de A6/A9? Zo nee, waarom niet?

In antwoord op vragen van de leden De Krom, Koopmans en Haverkamp heb ik aangegeven het advies van de Commissie MER over het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere inhoudelijk te zullen overnemen (Aanhangsel 2008–2009, nr. 473 en 474).

In de Wet versnelling besluitvorming infrastructurele projecten is daarnaast bepaald dat bij de 30 projecten die onder de Spoedaanpak vallen geen rekening gehouden zal worden met de kilometerprijs.

Voorts zal het kabinet de Tweede Kamer binnenkort nader informeren over de manier waarop bij planstudies (voor zover deze niet onder de Spoedaanpak vallen) en verkenningen voor weginfrastructuurprojecten omgegaan zal worden met de kilometerprijs.

44

Welke kengetallen worden gebruikt voor de doorrekening van de kilometerprijs? Verschillen die van de tarieven die daadwerkelijk in de Wet kilometerprijs worden vastgelegd? Zo ja, waarom en hoe gaat u daar in de toekomst mee om?

In de begroting 2010 zijn geen kengetallen opgenomen voor de doorrekening van de kilometerprijs. In de memorie van toelichting van de Wet kilometerprijs zal worden toegelicht hoe de tarieven in de Wet kilometerprijs tot stand komen.

45

Kunt u een inschatting geven van het percentage waarmee de automobiliteit in 2020 zal zijn afgenomen als gevolg van de invoering van de kilometerprijs?

Bij het kabinetsbesluit van november 2007 (Kamerstuk 2007–2008, 31 305, nr. 2) is aangegeven dat met de invoering van het basistarief van de kilometerprijs de totale automobiliteit met circa 15% afneemt ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. Het spitstarief zorgt voor een extra afname van het aantal gereden kilometers met ongeveer 1%.

Het basistarief zorgt voor een afname van het aantal voertuigverliesuren door files met ongeveer 43% ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. In combinatie met het spitstarief nemen de voertuigverliesuren af met ongeveer 58%.

46

Kunt u een inschatting geven van het percentage waarmee het gebruik van het openbaar vervoer in 2020 zal zijn toegenomen (bovenop de automome groei) als gevolg van de invoering van de kilometerprijs? Hoe zal dit binnen de huidige (en geplande) OV-infrastructuur worden opgevangen en welke concrete knelpunten ziet u op dit punt? Welke MIRT-projecten zijn er concreet benoemd om die knelpunten op te lossen?

Ik beschik op dit moment over grove indicaties van het effect van de kilometerprijs op het gebruik van het openbaar vervoer. Op het moment dat er helderheid is over de tarieven die gelden binnen de kilometerprijs is het mogelijk om inzichten in effecten op gebruik van het openbaar vervoer te verfijnen.

Uit de onderzoeken die plaats hebben gevonden in het kader van de Joint Fact Finding in 2006–2007 (Kamerstuk 2007–2008, 31 305, nr. 2) is een landelijke toename van het openbaarvervoergebruik van ruim 6% per 2020 af te leiden (gemeten in voertuigkilometers). In de spits ligt dat rond de 5%. Deze prognoses zijn gebaseerd op de veronderstellingen van enkele jaren geleden. Zodra ik beschik over de tarieven laat ik onderzoek doen naar de effecten volgens de huidige stand van het project Anders Betalen voor Mobiliteit, zoveel mogelijk binnen het kader van de NMCA. In de planstudies in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt rekening gehouden met Anders Betalen voor Mobiliteit en de effecten daarvan op het aantal te verwachten treinreizigers.

47

Kunt u reageren op het artikel «Techniek kilometerheffing klaar voor gebruik», waarin staat dat het technisch mogelijk is om aan de hand van wegtype, tijdstip en milieukeurmerken van de auto een prijs te berekenen?

Het betreffende artikel is mij bekend. Het is buitengewoon bemoedigend dat technologie – zoals gps – die later ook voor de Kilometerprijs gebruikt zal worden nu in de praktijk al wordt getest in de regio Eindhoven. De proef maakt onderdeel uit van in totaal zes projecten in de regio die bij moeten dragen aan de verbetering van de regionale verkeersproblematiek. De eerste resultaten van de proef tonen aan dat gebruikers hun gedrag veranderen en de spits gaan mijden en dat de gebruikte technologie werkte. Om deze technologie op landelijke schaal toe te kunnen passen zal bij het kilometerprijsstelsel aan stringente eisen ten aanzien van onder meer privacy, betrouwbaarheid en fraudepreventie moeten worden voldaan.

48

Wat is uw reactie op de kritiek die wordt geformuleerd in het artikel «Kennissubsidie levert niets op: Gemeenten benutten programma «Leven met Water» nauwelijks», namelijk onder andere dat gemeenten niet bij het programma betrokken zijn, dat de kennis vooral in de «hoofden van de mensen» zit en dat die nauwelijks worden aangesproken en dat er «geen blauwdrukken en handleidingen bestaan om water te weren en te beheren – het is altijd maatwerk»?

Met het programma Leven met Water is de afgelopen jaren veel kennis ontwikkeld. In het laatste jaar van het programma wordt met name aandacht besteed aan activiteiten gericht op kennisoverdracht. Veel waterschappen en gemeenten zijn passend bij de lokale problematiek, aan de slag met de resultaten en producten, die door het programma tot stand zijn gekomen. Een voorbeeld hiervan is project Waalweelde. Dit blijkt ook uit de interviews met het netwerk, de resultaten van een onafhankelijk monitoringsteam en een enquête onder de waterbeheerders. In de komende tijd staat de afronding van de eindproducten en een slotcongres centraal. Daarmee wordt nogmaals een flinke impuls gegeven aan de kennisdoorwerking naar de praktijk.

49

Kunt u gedetailleerd uiteen zetten wat er in totaal de afgelopen vijf jaar aan «Leven met water» is uitgegeven en wat het effect daarvan is geweest?

De stichting Leven met Water heeft in het kader van de ICES/KIS-gelden (Bsik-regeling) circa € 20 miljoen ontvangen. Begin 2010 loopt het programma af en zal de totale subsidie van € 22 miljoen uitgegeven zijn. De voortgang van Leven met Water wordt jaarlijks in «Water in beeld»

gerapporteerd. De rapportage Water in Beeld 2009 is op 20 mei 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2008–2009, 27 625, nr. 135).

50

Wanneer verwacht u een besluit te nemen over de renovatie van de Afsluitdijk? Zijn er middelen beschikbaar voor deze renovatie? Zo ja, waar in de begroting zijn deze middelen gereserveerd?

Het kabinet voorziet een voorkeursbeslissing voor de Afsluitdijk in 2010. Op dit moment is er nog geen taakstellend budget vastgesteld, maar op grond van de Wet op de waterkeringen komen alle kosten voor het op orde brengen van de veiligheid en wettelijk benodigde inpassingsmaatregelen voor rekening van VenW. Zodra er een voorkeursvariant is, zullen er met alle betrokken partijen afspraken gemaakt moeten worden over de financiering en zal VenW zijn aandeel in de kosten in de rijksbegroting moeten inpassen.

51

Wat hebben de synergiegelden voor waterprojecten in 2009 opgeleverd?

Door de toewijzing van de synergiegelden aan de integrale waterprojecten in 2009 kunnen deze eerder dan gepland worden opgestart. In de komende jaren zullen hier de concrete resultaten van gemeten kunnen worden.

52

Hoeveel wordt er aan synergiegelden voor waterprojecten tot 2015 per jaar en in totaal uitgegeven?

Tot 2015 geeft het Rijk in totaal € 115 mln uit aan synergiegelden voor waterprojecten: circa € 94 mln voor projecten in het landelijk gebied en circa € 21 mln voor stedelijke waterprojecten.

De uitgaven voor projecten in het landelijk gebied geschieden volgens een indicatief kasritme dat door het Rijk in overleg met de provincies kan worden aangepast. Het huidige kasritme voorziet in een uitgave van

- ca. 12 mln in 2009,
- ca. 17 mln in 2010,
- ca. 18 mln in 2011,
- ca. 16 mln in 2012,
- ca. 13 mln in 2013,
- ca. 10 mln in 2014,
- ca. 8 mln in 2015.

De resterende 21 mln wordt uitgegeven bij afronding van de projecten.

53

Wat kost het «informatiehuis» dat wordt gebouwd ten behoeve van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water? Wat gaat dit «informatiehuis» doen?

Via het Informatiehuis Water worden afspraken gemaakt tussen overheden over de informatievoorziening en het beheer van kerngegevens die van belang zijn voor (de uitvoering van) het waterbeheer, onder meer ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water. Het betreft het bundelen en stroomlijnen van bestaande inspanningen bij de afzonderlijke partijen. Doel is om hiermee de kwaliteit en efficiency van de bedrijfsvoering te verbeteren. Het opzetten van het informatiehuis is nog in verkennende fase, waardoor kosten nog onbekend zijn. Randvoorwaarde is echter dat het een besparing moet opleveren ten opzichte van de huidige kosten voor informatievoorziening rondom uitvoering van de KRW.

54

Is het waar dat de verzilting van het Volkerak-Zoommeer leidt tot het verlies van een groot deel van de zoetwaterreservoirs in de Zuidwestelijke Delta?

Er zal pas zout water tot het Volkerak-Zoommeer worden toegelaten als alternatieve zoetwatervoorzieningen zijn gerealiseerd, waarbij het beschikbare zoete water zo efficiënt mogelijk wordt benut.

In een aantal gevallen zal dit een verbetering ten opzichte van de huidige situatie zijn. Het Volkerak-Zoommeer maakt immers deel uit van de Schelde-Rijnverbinding en de Volkeraksluizen zijn de drukst bevaren sluisen van Europa. Ten behoeve van de scheepvaart is een minimale vaardiepte nodig, waardoor er een maximum zit aan de hoeveelheid water die aan het meer onttrokken kan worden. Daarnaast moet vanwege blauwalgen de inlaat van water uit het Volkerak-Zoommeer in landbouwpolders regelmatig gestaakt worden, waardoor het meer geen betrouwbaar zoetwaterreservoir is.

55

Wat gaat u doen om nadelige effecten van de voorgenomen verzilting van het Volkerak-Zoommeer voor de zoetwatervoorziening van Delfland (in het bijzonder voor de glastuinbouwsector en de procesindustrie) en de natuurdoelen van de Kaderrichtlijn Water te voorkomen?

Ik laat door middel van een praktijkproef onderzoeken of innovatieve maatregelen effectief zijn om het lekken van zout water over de Volkeraksluizen naar het Haringvliet Hollandsch Diep vergaand terug te dringen. Ik verwacht een dusdanige reductie, dat er geen onacceptabele effecten voor de glastuinbouw in het Westland en de procesindustrie in de Rijnmond optreden. Dit geldt ook voor natuurdoelen.

56

Wat is uw reactie op de stelling dat transport van oppervlaktewater vanuit het IJsselmeer naar zuidwest-Nederland (met name Delfland) niet op efficiënte wijze kan plaatsvinden door de grote hoeveelheid sluisen en bruggen?

Wanneer Zuid-West Nederland (onder andere Delfland) vanuit het IJsselmeer van zoet oppervlaktewater wordt voorzien, betekent dit in droge perioden een heel ander waterbeheer dan nu plaatsvindt. Stuwen, sluisen en gemalen moeten op een andere manier bediend worden. Hiervoor zullen ook aanpassingen van de natte infrastructuur nodig zijn. Welke aanpassingen nodig zijn voor een goede aanvoer van zoet oppervlaktewater vanuit het IJsselmeer naar Zuid-West Nederland wordt onderzocht in het generieke deelprogramma Zoetwatervoorziening van het Deltaprogramma. Met de uitkomsten van dit onderzoek bestaat er een beter inzicht in de kosten en efficiëntie hiervan.

57

Hoeveel boetes voor snelheidsovertredingen in het kader van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) werden er in 2008 uitgedeeld en hoe zijn deze in categorieën uitgesplitst?

Volgens het Statistisch Jaarboek CJIB 2008 werden in 2008 in verband met snelheidsovertredingen 9 159 301 WAHV (Mulder)-beschikkingen uitgevaardigd. Deze beschikkingen laten zich als volgt in categorieën uitsplitsen:

- Overschrijding met 4–10 km/uur: 71,9%
- Overschrijding met 11–25 km/uur: 16,0%
- Overschrijding met 16–20 km/uur: 7,10%

- Overschrijding met 21–25 km/uur: 3,0%
- Overschrijding met 26–30 km/uur: 1,5%
- Overschrijding met 31–35 km/uur: 0,3%
- Overschrijding met 36–40 km/uur: 0,2%

58

Welke bedragen zijn er gemoeid met de boetes voor snelheidsovertredingen in 2008?

Naar schatting bedragen de ontvangsten ten gevolge van WAHV-beschikkingen in verband met snelheidsovertredingen circa € 380 miljoen.

59

Kunt u een beeld schetsen van de aantallen notoire snelheidsovertreders per categorie?

Op basis van de cijfers over het aantal WAHV-beschikkingen per categorie (antwoord op vraag 57) kan niet worden gezegd van hoeveel notoire snelheidsovertreders per categorie sprake is. Dit heeft te maken met een belangrijk uitgangspunt van de Wet Mulder, namelijk de kentekenaansprakelijkheid. Op basis daarvan behoeft niet telkens te worden vastgesteld door wie de overtreding feitelijk is begaan.

60

Hoe hoog zijn de subsidies aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), World Health Organisation (WHO), TNO, de Ministeriële conferentie Moskou en het Global Road Safety Partnership?

De gevraagde subsidiebedragen voor 2010 zijn als volgt:

- SWOV € 4 440 000
- VVN € 4 315 000
- Team Alert € 640 000 (instellingssubsidie + projectsubsidies)
- WHO/Moskou € 50 000 (travelfund WHO voor de Moskou conferentie ten behoeve van reiskosten arme landen)
- GRSP geen
- TNO € 3 085 000 (VenW), € 191 164 000 (totaal Rijk). Deze subsidie wordt verleend op basis van de TNO-wet 1985 door de minister van OCW.

61

Voor welk nieuw rijbewijsdocument is de subsidie aan de RDW bedoeld?

De subsidie aan de RDW is bedoeld als bijdrage in de kosten voor de totstandkoming van het nieuwe rijbewijsdocument op creditcardformaat.

62

Welke consequenties kan de inwerkingtreding van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen hebben op de lopende reorganisatie bij het CBR?

Het CBR zal naar verwachting in 2011 middels instellingswetgeving onder de werking worden gebracht van de Kaderwet ZBO's. De Kaderwet en instellingswetgeving regelen met name het toezicht- en sturingsinstrumentarium van de minister ten opzichte van het CBR. De wetgeving stelt nadrukkelijk geen eisen aan de organisatorische invulling of bedrijfsvoering van het zelfstandige bestuursorgaan. Het van toepassing worden van deze wetgeving heeft dan ook geen consequenties voor de lopende reorganisatie bij het CBR.

63

Waarom zijn de streefcijfers voor verkeersdoden en ziekenhuisgewonden gelijk aan de huidige cijfers? Is er geen ambitie om deze cijfers verder omlaag te krijgen?

In 2008 is het aantal verkeersdoden al gedaald tot de doelstelling voor 2010. Dat was goed nieuws. De doelstelling voor 2010 is slechts een tussendoelstelling. Die voor 2020 staat nog steeds op maximaal 500 waarvoor nog een forse inspanning zal moeten worden gepleegd. Bovendien kan een cijfer van één jaar een uitschieter zijn. De cijfers voor het aantal ziekenhuisgewonden lagen tot nu toe boven de doelstelling voor 2010. De cijfers voor de ziekenhuisgewonden 2008 zijn vòòr de aanstaande begrotingsbehandeling bekend.

64

Waarom wordt de stijging van de overtredingspercentages van besloten en ongeregeld vervoer en van internationale lijndiensten veroorzaakt?

De stijging van de overtredingspercentages van besloten en ongeregeld vervoer en van internationale lijndiensten betreft een stijging van de constateringen. Dit is het gevolg van het uitvoeren van inspecties op basis van een risicoanalyse. Met het meer risico gestuurd handhaven, worden controles juist uitgevoerd op specifieke doelgroepen en op plaatsen en momenten dat er veel overtredingen plaatsvinden. Dit op basis van ervaringen uit het verleden.

65

Waarom zijn er geen kengetallen voor naleving busvervoer en naleving taxivervoer?

De kengetallen voor de naleving van wet- en regelgeving voor bus- en taxivervoer staan vermeld op pagina 43 en 44 van de Memorie van Toelichting bij de Begroting Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het zwaartepunt van activiteiten van de Inspectie VenW ligt bij veiligheid; derhalve zijn de kengetallen nu opgenomen in artikel 32. Overigens zal, zoals in de leeswijzer is opgenomen, ten behoeve van de Ontwerpbegroting 2011 worden gewerkt aan het ontwikkelen van nieuwe meetbare gegevens.

66

Komen de (mogelijke) extra kosten die gemoeid zijn met het aanpassen van seinen van ATB naar ATBvv, zoals toegezegd bij het algemeen overleg Spoorveiligheid van 8 oktober 2009, nog voor rekening van dit boekjaar of komen deze (gedeeltelijk) voor rekening van het boekjaar 2010, en op welke post worden deze kosten geboekt?

Door een onafhankelijk bureau zal onderzocht worden in hoeverre het wenselijk is extra seinen uit te rusten met ATB-Vv en, zo ja, op basis van welke criteria deze geselecteerd moeten worden en hoeveel seinen dit betreft. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal een implementatieplan voor de realisatie gemaakt worden. Daarin zal beschreven worden welke kosten in welk jaar gemaakt worden en hoe deze worden gedekt; deze kosten zullen niet in 2009 worden gemaakt.

67

Waarom is er besloten een 7,5 af te spreken als streefcijfer voor de klantwaardering in het kader van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer?

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat Provincies en Stadsregio's gezamenlijk een streefcijfer bepalen voor de veiligheid in het stads- en streekvervoer. Dit streefcijfer dat betrekking heeft op de «veiligheidswaardering van de reiziger tijdens de rit» is bepaald op een 7,5 voor 2008 ten opzichte van een 7,0 in 2002/2003.

Uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat de waardering in 2008 landelijk gemiddeld 7,9 bedraagt (zie begroting VenW, hoofdstuk 12, artikel 32.03). De streefwaarde van 7,5 is voor meerdere jaren afgesproken. In het kader van het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid heb ik met partijen gesproken over de landelijke streefwaarde. De concessieverlenende overheden en de vervoersbedrijven zijn het er samen over eens dat de inzet vooral gericht moet zijn op de handhaving van het gerealiseerde niveau en op het verbeteren van situaties (zowel naar plaats als tijd) die bij het gemiddelde achterblijven.

68

Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat reizigers en personeel zich veilig voelen in het stads- en streekvervoer en in de trein?

Het merendeel van de reizigers in het OV voelt zich al veilig. Uit de cijfers voor NS blijkt dat het percentage tevreden reizigers (percentage dat een 7 of hoger geeft) op dit vlak de afgelopen jaren is gestegen:

- 2005: 71%
- 2006: 74%
- 2007: 76%
- 2008: 78%

Ook de klantoordelen stads- en streekvervoer (gemiddeld rapportcijfer) laten een stijgende lijn zien:

- 2005: 7,5
- 2006: 7,8
- 2007: 7,8
- 2008: 7,9

Voor het stads- en streekvervoer is de veiligheid van reiziger en personeel de verantwoordelijkheid van de vervoerder als concessiehouder en van de decentrale overheid als concessieverlener.

Voor NS is de minister van Verkeer en Waterstaat concessieverlener en in vervoerconcessie en vervoerplan zijn «output» prestatie-indicatoren opgenomen voor de sociale veiligheid van de reiziger, terwijl voor de veiligheid van het personeel een informatieplicht geldt.

Samen met Binnenlandse Zaken en Justitie heeft Verkeer en Waterstaat – als concessieverlener voor de NS – een Taskforce sociale veiligheid openbaar vervoer ingesteld. Deze Taskforce heeft recent een maatregelenpakket voorgesteld voor verbetering van de veiligheid. De bij de Taskforce betrokken partijen hebben afgesproken om, elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid, de maatregelen uit te voeren. Daarnaast hebben ze besloten om gezamenlijk de voortgang te bewaken en daartoe te blijven samenwerken.

Naast de zorg voor monitoring, faciliteert Verkeer en Waterstaat het Platform sociale veiligheid. Via het KPVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) wordt voorzien in de ontwikkeling en verspreiding van nieuwe inzichten en praktische oplossingen. Tenslotte is in de BDU een bedrag van € 51 mln per jaar opgenomen, dat voordien geormerkt voor sociale veiligheid werd toebedeeld.

69

Wat levert de bijna € 9 miljoen die in 2010 wordt uitgegeven aan de luchtvaartveiligheid op de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) op en worden deze middelen efficiënt besteed?

De start- en landingsbaan van de luchthaven van Bonaire moet gerenoveerd worden, omdat anders op termijn (1 à 2 jaar) de veiligheid van de baan ernstig in geding komt. Daarmee is een uitgave van 8,7 miljoen euro voorzien in 2010. Momenteel worden afspraken uitgewerkt met de luchthaven Bonaire over de verdeling van taken en verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de werkzaamheden. Inzet is een uitvoering onder verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat om toezicht op een efficiënte besteding van middelen te kunnen borgen.

70

Waarom willen u en de minister van VROM de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen opheffen, juist op een moment dat de maatschappelijke discussie over de beste wijze waarop gevaarlijke stoffen vervoerd kunnen worden in goede banen moet worden geleid?

De vraag over het voortbestaan van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen is beantwoord in het wetsvoorstel van de minister van VROM ter intrekking van de wet Adviesraad Gevaarlijke Stoffen.

71

Is het waar dat het kennisniveau binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en specifiek de Inspectie Verkeer en Waterstaat over externe veiligheid door reorganisaties onder druk komt te staan? Wat wilt u gaan doen om dit kennisniveau te waarborgen?

Nee, door de reorganisatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden de taken op het terrein van externe veiligheid (gevaarlijke stoffen) slechts elders binnen de Inspectie belegd. De kennis wordt hiermee voldoende gewaarborgd. Door de aansturing over de modaliteiten te concentreren wordt de kennis over externe veiligheid optimaal ingezet.

72

Waar wordt de € 1,5 miljoen die in 2010 wordt uitgegeven aan «activiteiten ten behoeve van de werving van een vestiging in Noordwijk van een onderdeel van de Europese GNSS structuur» precies aan besteed?

Het bedrag van € 1,5 miljoen betreft kosten voor onder andere inventaris, IT verbindingen, beveiliging en advieskosten die benodigd zijn voor de werving én de vestiging van een onderdeel van het Europese systeem voor satellietnavigatie Galileo. In dit verband heeft Nederland zich al in 2005 kandidaat gesteld voor de Galileo Supervisory Authority. Hiertoe heeft het kabinet besloten naar aanleiding van een positieve kosten-batenanalyse.

73

Wat zouden in 2010, 2011, 2012, 2013 en verder de kosten en baten per jaar zijn van een halvering van het tarief van het reizen met NS buiten de spits?

Wat de effecten zijn van halvering van tarieven buiten de spits is moeilijk voorspelbaar. NS is binnen de kaders van de vervoerconcessie verantwoordelijk voor haar eigen verdien capaciteit en moet in staat blijven om investeringen te kunnen doen.

Daarnaast zou dit een grondige tariefwijziging betekenen die conform de Wp2000 en de vervoerconcessie door NS aan de consumentenorganisaties in het Locov moet worden voorgelegd. Zoals bekend is het tariefbesluit 2010 onlangs door NS genomen. Een dergelijke ingrijpende aanpassing van de tariefstructuur per 2010 is dus niet meer opportuun.

74

Hoeveel extra capaciteit zou er op het spoor beschikbaar komen als er jaar- en maandabonnementen worden geïntroduceerd waarmee reizigers alleen korting krijgen buiten de spitsuren en wat zouden daarvan de kosten zijn?

Zowel de kosten als de eventuele vrijvallende spoorcapaciteit zijn in belangrijke mate afhankelijk van de kostprijs en de korting die voor de in de vraag gesuggereerde abonnementen wordt gekozen. Omdat daarop in de vraag niet wordt ingegaan, kan ik daarover geen uitspraak doen.

Ik wijs er overigens op dat NS momenteel via de Voordeelurenkaart al korting aanbiedt aan reizigers die tijdens de daluren reizen. Hiervan wordt veelvuldig gebruik gemaakt.

75

Kunt u overzichtelijk aangeven hoe de bustarieven, de treintarieven en de algemene prijsindex zich de afgelopen 10 jaar hebben ontwikkeld en wat is uw mening over deze ontwikkelingen?

Hieronder is de gemiddelde ontwikkeling weergegeven van de NS-tarieven en van het stads- en streekvervoer vanaf 2001, alsmede van (algemene) consumenten prijsindex.

De cijfers van de consumenten prijsindex komen uit bijlage 7 van het CEP van 2009.

jaar	stad/streek	NS	consumenten prijsindex
2001	3,89%	4,50%	4,50%
2002	4,22%	3,40%	3,40%
2003	5,50%	4,90%	2,10%
2004	4,87%	6,10%*	1,20%
2005	2,60%	3,25%	1,70%
2006	2,62%	3,00%	1,10%
2007	1,60%	1,50%	1,60%
2008	2,50%	4,08%*	2,50%
2009	4,50%	3,71%	1,00%
2010	4,30%	1,60%	1,00%

* Inclusief 2,075% extra tariefverhoging a.g.v. de Locov-overeenkomst (vervoerconcessie artikel 16).

Voor zowel de jaarlijkse tariefstijging van de beschermde kaartsoorten bij NS en de jaarlijkse tariefwijziging van het NVB bestaan afspraken. Voor zowel het NVB als de beschermde kaartsoorten is mijn mening dat deze wijzigingen acceptabel zijn.

De tariefwijzigingen van het NVB zijn door de staatssecretaris en haar voorgangers vastgesteld conform het hiervoor jaarlijks gebruikte model. De jaarlijkse tariefwijzigingen voor de beschermde kaartsoorten op het hoofdrailnet zijn jaarlijks conform de vervoerconcessie en het daarvoor geldende overgangscontract vastgesteld door de minister en zijn voorgangers. NS mag de tarieven van de zogenaamde beschermde kaartsoorten (tweede klas enkele reis- en retourkaarten voltarief, tweede klas abonnementen en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas) jaarlijks laten

stijgen met de consumentenprijsindex en de stijging van de gebruiksvergoeding.

76

Aan welke adviezen van de Commissie Stedelijke Distributie worden de beleidsmatig verplichte uitgaven aan het netwerk weg uitgegeven?

Per 1 januari 2009 is de Ambassadeur Stedelijke Distributie (ASD) aangesteld en heeft de ASD de taak van de Commissie Stedelijke Distributie overgenomen. Voor een overzicht van het type adviezen en activiteiten van de Ambassadeur stedelijke distributie verwijs ik korthedshalve naar de beantwoording van vraag 80 XII.

77

Waarom wordt bij het ontwerpen van een betere doorstroming op het rijkswegennet alleen gekeken naar rekenmodellen op de wegvlakken en niet vanuit een logistieke insteek (waarin bijvoorbeeld ook aanpassing van de aansluitingen worden opgenomen)?

Voor het ontwerp van projecten op het rijkswegennet worden zogenoemde Nieuw Regionale Modellen (NRM's) gebruikt. Hierin staan niet alleen de wegvakken van het rijkswegennet centraal maar zeker ook het overig wegennet, waaronder de aansluitingen. Daarnaast wordt ook het openbaar vervoer beschouwd voor zover het een alternatief vormt voor het autoverkeer. Met de NRM's worden grondige netwerkanalyses gemaakt van waar al het verkeer (auto en openbaar vervoer) vandaan komt en waar het naar toe gaat in een van deur tot deur benadering.

78

Wat is uw reactie op de conclusie in het artikel «Rijken mijden spits eerder»? Klopt het dat de meeste vrijwilligers voor de proef op de A12 tussen Gouda en Den Haag meer verdienen dan € 3500,- per maand? Welke conclusies verbindt u hieraan?

Ten aanzien van de wetenschappelijke proef Spitsmijden 2a op de A12 Gouda Den Haag, waaraan 799 deelnemers hebben meegedaan, blijkt uit de eerste onderzoeksresultaten dat circa de helft van de deelnemers meer dan € 3500,- per maand verdient. Conclusies zijn hieraan nog niet te verbinden omdat het slechts om een proef gaat met een beperkt aantal deelnemers en voor een specifiek traject.

In de zomer van 2010 zal de balans van de Taskforce worden opgemaakt en is er ook meer zicht op de resultaten van de andere mobiliteitsprojecten ABvM. Daarbij zal expliciet worden gezien welke mogelijkheden verschillende groepen werknemers hebben om de file te mijden.

79

Welke concrete ontwikkelingen op het gebied van dynamische routeadviezen op basis van actuele verkeersgegevens kunt u melden? Deelt u de mening dat het lang duurt voordat deze concepten worden uitgewerkt? Zo ja, waarom duurt dit zo lang?

Voor een uitgebreid antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn brief van 2 juli 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 305, nr. 143). Aanvullend op de brief en vooruitlopend op het geplande AO Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie op 12 november aanstaande, kan ik hierop het volgende melden.

De geplande acties uit de brief liggen op schema. Ten eerste is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) van start gegaan. Op dit moment is NDW in de testfase en worden leveranciers en afnemers van

wegverkeersgegevens gefaseerd aangesloten. In deze actie is er geen sprake van concepten meer maar juist de uitvoering daarvan. In de tweede plaats is het Strategisch Beraad Verkeersinformatie & Verkeersmanagement door mij geïnstalleerd. In de derde plaats ondersteun ik vanuit actielijn 1 uit het Beleidskader Benutten de ontwikkeling van slimme voertuigen en coöperatieve systemen. Hiervoor worden momenteel praktijkproeven gepland in de vorm van Field Operational Tests (FOT). Verkeer en Waterstaat neemt actief deel aan deze vorm van publiek-private samenwerking. Derhalve constateer ik dat er vaart zit in de implementatie van de concepten die mogelijk zijn op basis van de huidige beschikbare technologie. Tevens anticipeer ik actief op toekomstige mogelijkheden.

80

Wat kost de «Ambassadeur Stedelijke Distributie» en wat heeft deze tot nu toe opgeleverd?

De Ambassadeur Stedelijke Distributie (ASD) is aangesteld per 1-1-2009 voor 1,5 dag per week. De bezoldiging is op basis van schaal 18.

De totale begroting voor de activiteiten van de Ambassadeur Stedelijke Distributie voor 2009 bedraagt € 305 000 en een bedrag van € 250 000 voor de prijsvraag stedelijke distributie.

De activiteiten in 2009 betroffen:

- uitbrengen van een vernieuwde uitgave met goede praktijkvoorbeelden van oplossingen voor stedelijke distributieknelpunten;
- opstarten van activiteiten om de mogelijkheden voor een nationaal kader te onderzoeken;
- uitschrijven van een award voor de beste initiatieven op gebied van stedelijke distributie, deze wordt nog dit jaar uitgereikt;
- contacten initiëren en onderhouden met diverse initiatiefnemers en belanghebbende partijen om verdere samenwerking te stimuleren;
- lezingen houden bij en voorzitten van congressen, symposia en regionale werkbijeenkomsten;
- bemiddelen in conflicten tussen bedrijfsleven en gemeente in Maastricht en in Eindhoven.

Voorop blijft staan dat bedrijfsleven en gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het oplossen van knelpunten in de distributie, de ambassadeur stimuleert en jaagt aan. Dit is een continu proces waarbij partijen afspraken maken om langdurig zaken efficiënter te organiseren. Nieuwe stadsdistributiesystemen, dagrandleveringen met PIEK voertuigen en constructief overleg in tientallen gemeenten geven aan dat er vooruitgang wordt geboekt. De partijen hebben zelf de mogelijkheden om hier meer of minder prioriteit aan te geven.

81

Wat is uw mening over het maatregelenpakket dat de provincie, Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het bedrijfsleven en de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden voor Zuid-Holland hebben opgesteld, bestaande uit infrastructuurle oplossingen specifiek gericht op het goederenvervoer? Bent u bereid voor dit pakket een bijdrage te reserveren? Zo ja, hoe wat is de hoogte van die bijdrage en op welke termijn stelt u die beschikbaar?

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van 29 oktober 2009 lag een pakket korte termijn maatregelen voor ten aanzien van het zogenoemde Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zuidvleugel. Ik zal u begin december 2009 over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT nader informeren.

82

Waarom zijn er voor acceptabele reistijd en voertuigverliesuren slechts streefwaarden voor 2020 opgenomen en niet voor 2010 en tussenliggende jaren?

Bij het vaststellen van de Nota mobiliteit is gekozen voor het vastleggen van doelen voor 2020. Voor tussenliggende jaren zijn geen gekwantificeerde doelen opgenomen. De resultaten die tussentijds worden geboekt worden bijgehouden in bijvoorbeeld de Mobiliteitsbalans en de Nationale Mobiliteitsmonitor.

83

Waarom zijn de streefwaarden voor passeertijden sluzen voor hoofdvaarwegen en overige vaarwegen ongunstiger dan de realisatie in 2008?

De streefwaarden zijn het minimumniveau dat VenW wil bereiken, gedifferentieerd naar type en het (economische) belang van de betreffende vaarweg.

De realisatiewaarden voor de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen voldoen inmiddels ruim aan de gestelde streefwaarden. Voor de hoofdtransportassen is dat nog niet het geval, met name vanwege het groot onderhoud bij enkele grote sluiscomplexen, waardoor er in 2008 sprake was van meer stremmingen en langere passeertijden. De komende periode ligt het zwaartepunt van de inspanningen op de verbetering van de passeertijden van sluzen op de hoofdtransportassen.

84

Waarom worden in Nederland de toelatingsnormen voor treinen niet uit de huidige Europese normen gehaald?

In de Spoorwegwet zijn de Europese normen en regels leidend voor het Nederlandse toelatingsbeleid van treinen. Niettemin zijn er op onderdelen aanvullingen nodig in de nationale regelgeving, omdat het Europese stelsel nog niet alle aspecten dekt en omdat de specifieke infrastructuur in Nederland op onderdelen specifieke nationale eisen vereist. De Europese normen hebben zich de afgelopen jaren verder ontwikkeld. Voor de keuring van spoorvoertuigen is daarbij vooral de herschikte Interoperabiliteitsrichtlijn (2008/57/EG) van belang. Het wetsvoorstel tot implementatie van onder andere deze richtlijn zal nog dit jaar aan de Tweede Kamer worden gezonden. Met het voortschrijden van de Europese regelgeving nemen de nationale bepalingen in de lidstaten systematisch af.

85

Verwacht u dat Prorail er in zal slagen extra tempo te maken bij het achterstallig onderhoud van het spoor, in verband met de naar voren gehaalde middelen uit het Aanvullend Beleidsakkoord?

In mijn brief van 9 april 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 29 984, nr. 176) heb ik u geïnformeerd over de mogelijkheden om spooronderhoud te versnellen. In mijn brief van 21 september 2009 (Kamerstuk 2009–2010, 29 984, nr. 201) heb ik u geïnformeerd over de verwachte realisatie in 2009 en het realiseren van de maatregelen uit het versnellingspakket. Conclusie in die brief was dat op basis van de realisatie tot en met het tweede kwartaal de uitvoering in 2009 conform planning verloopt.

86

Hoeveel fietsenstallingen, uitgedrukt in aantal stallingsplaatsen, worden er volgend jaar bijgebouwd en hoe groot is de totale vraag daarnaar op dit moment?

Inmiddels gebruikt 39% van de reizigers de fiets bij het vervoer. Bij het natransport pakt 12% de fiets. Daarom wordt fors ingezet op het vergroten van de stallingen. De komende vier jaar bouwt ProRail jaarlijks ongeveer 25 000 stallingsplaatsen vanuit het programma «Ruimte voor de Fiets». Dit is een aanzienlijke opgave, aangezien veel stations in Nederland te maken hebben met ruimtebeperkingen. Vooral bij stations in de stad is de omgeving volgebouwd, waardoor het steeds moeilijker wordt fietsstallingen uit te breiden. Hierdoor moet gezocht worden naar innovatieve oplossingen, zoals ondergrondse stallingen of gestapelde stallingen.

Ondanks alle inspanningen is de verwachting dat er in 2010 circa 80 000 à 90 000 stallingsplaatsen tekort zijn. Daarom worden ook andere acties ondernomen, waaronder de weesfietsenaanpak. Het weesfietsenbeleid is primair een gemeentelijke taak: VenW ondersteunt gemeenten hier wel bij. Zo is er een «handboek weesfietsen» opgesteld, waarin tal van praktische handvatten worden geboden om het verwijderen van weesfietsen structureel vorm te geven. Ook is er een speciaal «weesfietsenteam», dat gemeenten helpt bij het opzetten van weesfietsenbeleid. Ook de OV-fiets biedt een oplossing. Als een fiets door meerdere gebruikers gebruikt wordt, scheelt dat weer stallingsruimte.

87

Is de € 4,5 miljard, die benodigd is voor de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor, nu volledig gedekt? Zo ja, uit welke middelen wordt dit bedrag betaald? Zo nee, wanneer zal dit wel het geval zijn?

Zoals tijdens het notaoverleg over het Kabinetsstandpunt Evaluatie Spoorwetgeving aangegeven verwacht ik u hierover tijdens de begrotingsbehandeling te kunnen informeren.

88

Wat is uw mening over het aantal partijen dat meedingt voor concessies in het regionaal openbaar vervoer?

Midden jaren negentig zijn de eerste nieuwe marktpartijen actief geworden. Vanaf dat moment is marktwerking gefaseerd ingevoerd en zijn andere vervoerders actief geworden op de Nederlandse markt. Het afgelopen jaar is een nieuwe vervoerder toegetreden. De overige vervoerders die momenteel actief zijn, waren dat in ieder geval ook al vanaf 2002. Het aantal marktpartijen is daarmee voldoende om, zoals uit de evaluatie marktwerking bleek, positieve resultaten te behalen.

89

Hoeveel zou het terugkopen van aandelen Connexxion naar verwachting kosten?

De kosten van een aankoop van aandelen zijn niet op voorhand te geven, omdat dergelijke transacties in een besloten onderhandelingsituatie tussen aandelenbezitters en potentiële kopers tot stand komen. De regering is overigens niet voornemens om Connexxion terug te kopen, zoals dat meerdere malen in debatten met de Tweede Kamer aan de orde is geweest, waaronder in het VAO aanbestedingen op 24 september 2009.

90

Wanneer kan de Kamer de wijziging van de Wet personenvervoer 2000, die nodig is om investering in de grote steden mogelijk te maken, verwachten?

De planning is om het concept-wetsvoorstel Wp2000 aan het eind van 2009 voor advies naar de Raad van State te sturen. Afhankelijk van de tijd die de Raad van State nodig heeft en de aard van het advies, zal ik het concept-wetsvoorstel in 2010 naar de Tweede Kamer sturen.

91

Wanneer treedt de wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden in werking?

Ik streef ernaar om de wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessiesystematiek voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden in het eerste kwartaal van 2010 in werking te laten treden.

92

Is er al volledige overeenstemming bereikt tussen overheden en vervoerders op het gebied van de extra kosten voor de invoering van de OV-chipkaart? Zo ja, welke partij zal welke kosten betalen?

Conform de aanbevelingen in de rapportage Meerkosten OV-chipkaart (commissie Kist) (Kamerstuk 2008–2009, 23 645, nr. 253) is de toerekening van de zogenaamde meerkosten hiervan een zaak tussen de decentrale overheden en de vervoerders. Het overleg daarover is tussen partijen gaande.

Zoals toegezegd tijdens het AO van 17 juni 2009 zal uw Kamer eind november dit jaar in de voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart nader worden geïnformeerd over de stand van zaken.

93

Welke onderzoeken naar het eindbeeld van de OV-chipkaart lopen nog en wanneer worden deze afgerond?

Er lopen op dit moment nog vijftien onderzoeken naar het eindbeeld van de OV-chipkaart. Volgens de planning zullen acht onderzoeken voor het einde van 2009 en zeven onderzoeken medio 2010 worden afgerond. Eind november van dit jaar zal uw Kamer in de voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart nader worden geïnformeerd over de stand van zaken omtrent het eindbeeld.

94

Hoe verwacht u uw ambities ten aanzien van de mainport Schiphol voor de komende jaren te realiseren, terwijl de budgettaire ruimte voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol de komende jaren wordt verlaagd van € 3,5 miljoen naar € 2,4 miljoen?

Dit begrotingsartikel heeft met name betrekking op personeelskosten. De kosten voor het uitvoeren van beleid worden met name door de sector gedragen. De neerwaartse trend die bij dit begrotingsartikel zichtbaar is, is een gevolg van de personele taakstelling zoals deze Rijksbreed wordt doorgevoerd.

95

Hoe gaat het u om met de steeds strenger wordende regelgeving op het gebied van milieu (lucht, geluid, Natura 2000)?

Het is de inzet van het Kabinet de regelgeving te vereenvoudigen. Voor wat betreft lucht is per 1 augustus 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Met dit programma wordt beoogd tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en

stikstofdioxide) te voldoen en tegelijkertijd dat projecten op basis van de in het NSL opgenomen luchtkwaliteitsmaatregelen doorgang kunnen vinden. Voor geluid wordt voorzien in een wijziging van de regelgeving voor rijkswegen en hoofdspoorwegen in 2011. De regels worden eenvoudiger en sluiten beter aan bij de praktijk. De nieuwe regels bevatten zowel versoepelingen als aanscherpingen. De koppeling tussen geluidverplichtingen en wijzigingen op of aan de weg wordt minder strak dan nu het geval is. Dat is winst want daardoor kunnen sneller mobiliteitsknelpunten aangepakt worden door uitvoering van capaciteitsvergrotenende maatregelen. Tegelijk worden omwonenden beter beschermd door de invoering van geluidproductieplafonds. Het naleven van deze plafonds is een nieuwe taak. De beheerders RWS en ProRail bereiden zich hier thans op voor. Alhoewel de plafonds in bepaalde situaties verhoogd kunnen worden is het streven er natuurlijk op gericht om met geluidreducerende maatregelen zoveel mogelijk binnen de vastgestelde plafonds te opereren. Daarbij wordt ook sterk ingezet op bronmaatregelen zoals stillere infraconstructies, stillere autobanden en stillere treinen. Voor Natura 2000 heeft het kabinet in de Crisis- en Herstelwet (Kamerstuk 2009–2010, 32 127, nr. 2) diverse voorstellen gedaan om op het gebied van Natura 2000 de uitvoering van de natuurbeschermingswet 1998 te vereenvoudigen.

96

Kunt u, zowel voor de «normale» projecten zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek 2010 als voor de spoed- en crisisprojecten, aangeven welke problemen u voor het komende jaar voorziet waar het de milieuregelgeving (geluid, lucht, Natura 2000) betreft? Zal de regelgeving bijvoorbeeld leiden tot vertragingen bij het realiseren van projecten?

Op het gebied van lucht verwacht ik geen vertragingen voor de genoemde projecten omdat voor lucht het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld. Juist vanwege de aanpak op programmaniveau moet het resultaat zijn dat zowel de luchtkwaliteit verbetert (en dus het tijdig voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van Brussel) als dat de geplande wegprojecten op tijd worden gerealiseerd. Uit de eerstkomende monitoring van het NSL die vanaf maart 2010 van start zal gaan, zal moeten blijken in hoeverre de binnen het NSL opgenomen maatregelen nog steeds voldoende blijken te zijn om tijdig te voldoen aan de door Brussel gestelde grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstofdioxide) en wat dit eventueel betekent voor de planning van projecten in het kader van het NSL. Mocht blijken dat de maatregelen onvoldoende effect hebben, dan kent het NSL de verplichting om aanvullende maatregelen te nemen. De monitoringsrapportage zal jaarlijks rond oktober naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

Voor geluid wordt een forse inspanning geleverd om aan de regelgeving te voldoen. Er zijn interne toetsprocessen en procedures afgesproken, teneinde de projecten zo goed en efficiënt mogelijk te stroomlijnen en risico's op vertragingen te minimaliseren. Ik heb u over de risico's en consequenties van Natura 2000 regelgeving geïnformeerd in de brief inzake «Natura 2000 en Gezondheid in planstudies» (Kamerstuk 2008–2009, 29 385, nr. 51) van 10 juli 2009. Omdat op het gebied van Natura 2000 de jurisprudentie nog in beweging is kan nu niet worden aangegeven of dit zal leiden tot vertraging bij projecten. Ik zal mij maximaal inspannen om vertragingen te voorkomen.

97

Aan hoeveel woningen wordt de € 43 miljoen, die voor 2010 gereserveerd is voor geluidsisolatie, uitgegeven?

Het in de begroting opgenomen bedrag voor het kasjaar 2010 ad € 43 miljoen heeft betrekking op 1150 tot 1400 woningen. Naast het aanbrengen van isolatie is dit budget ook bedoeld voor de kosten van ontwerp van de geluidwerende voorzieningen en organisatiekosten.

98

Hoe gaat u vertraging bij de oplevering van geluidsisolatiwerkzaamheden voorkomen en toezien op zorgvuldigheid bij de uitvoering ervan?

Bij de derde fase van het geluidsisolatieproject Schiphol wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van externe opdrachtnemers die in concurrentie kunnen inschrijven voor werkzaamheden in het kader van het project. In de contracten met deze externe partijen zijn bepalingen opgenomen om de kwaliteit en de doorlooptijd van de werkzaamheden te beheersen zoals:

- a) vooraf kwaliteitsplannen opstellen en toetsen,
- b) korting op het honorarium bij te late levering,
- c) toetsen door de projectorganisatie van de producten die door de externe opdrachtnemers worden geleverd,
- d) speciale aandacht tijdens de bouw en oplevering voor de akoestische aspecten.

99

Wat verwacht u aan schadeclaims ten aanzien van Schiphol tot en met 2012 en wat doet u om schadeclaims actief te voorkomen?

Voor de behandeling van schadeclaims is een openbaar lichaam ingesteld op grond van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap luchthaven Schiphol. Het Schadeschap is ingesteld door 26 gemeenten c.q. stadsdelen, een waterschap, de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Verkeer- en Waterstaat.

Bij de behandeling van de schadeclaims wordt een procedureverordening gevolgd en besluiten inzake schadeclaims worden genomen door een onafhankelijke besliscommissie die is ingesteld op grond van artikel 19 van eerdergenoemde gemeenschappelijke regeling. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft derhalve geen invloed op het aantal claims dat wordt ingediend en ook niet op de schadetoekenning.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat is een totaalbedrag ad € 97,4 miljoen opgenomen voor de behandeling en uitbetaling van schadeclaims. Op 1 juli 2009 was € 30,4 miljoen uitgegeven aan de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

100

Deelt u de mening dat het essentieel is dat verbruikscijfers van auto's realistisch zijn, als de CO₂-heffing in het kader van de omzetting van de BPM daarop gebaseerd wordt? Kunt u zich inspannen om in Europees verband een validatie te laten uitvoeren op de verbruikscijfers per autotype?

Het ligt voor de hand om van realistische verbruikscijfers van auto's uit te willen gaan. De werkelijkheid is echter genuanceerd. De verbruikscijfers zijn het resultaat van het verbruik gedurende een gestandaardiseerde ritcyclus, zoals deze in Europese regelgeving is vastgelegd. Deze ritcyclus wordt ook gebruikt voor emissies die schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit.

Het verbruikscijfer wijkt in de praktijk af van het werkelijke verbruik. In de praktijk van Het Nieuwe Rijden is dit minder of niet het geval. Het werkelijke verbruik varieert met het gedrag van de bestuurder van de auto en

daar is geen standaard van bekend. Vooralsnog wordt daarom uitgegaan van het verbruik in de vastgelegde ritcyclus. De CO₂-heffing wordt van het gestandaardiseerde verbruikscijfer afgeleid.

Thans wordt in de UN/ECE, met deelname van Japan, bezien of een ritcyclus gehanteerd kan gaan worden die meer aansluit bij het verbruik in de praktijk. Dit moet in 2014 een wereldwijde procedure worden.

Een inspanning vanuit het kabinet is op dit moment niet opportuun omdat het overleg in een technisch stadium verkeert. Zodra een voorstel op politiek niveau wordt behandeld zullen wij ons zeker inspannen om betere verbruikscijfers te verkrijgen.

101

Wat is het ICES/KIS-3 programma? Waar is dit programma voor bedoeld en wat levert dit programma op?

ICES/KIS-3 staat voor Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking/ Kennisimpulsprogramma. Het programma staat beter bekend als de Bsik-regeling (Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastructuur). Bsik is een breed opgezet, nationaal stimuleringsprogramma voor onderzoek waarmee Nederland haar fundament voor de toekomst wil versterken. Daarvoor is in totaal een bedrag 802 miljoen euro beschikbaar gesteld. De interdepartementale werkgroep coördineert het programma namens de ministeries van EZ, OCW, LNV, VWS, VenW, VROM en Financiën. Bsik is de opvolger van de kennisinfrastructuurprogramma's ICES/KIS-1 en ICES/KIS-2. De concrete aanleiding voor het Bsik was dat Nederlands onderzoek op een aantal terreinen te versnipperd was, waardoor vraag en aanbod van kennis niet voldoende op elkaar aansloten. In de loop van 2004 zijn 37 Bsik consortia van start gegaan met hun projecten. De projecten verrichten fundamenteel onderzoek en vertalen dit in nieuwe producten, processen of maatschappelijke concepten.

102

Hoeveel subsidie wordt er verleend aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit? Wat heeft dit instituut de afgelopen jaren bereikt en wat zal het instituut de komende jaren gaan doen?

Aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) wordt voor bewustwording op het gebied van duurzaamheid in de motorvoertuigen- en tweewielerbranche een subsidie verleend. De eerste tranche van deze subsidie bedroeg € 2,5 miljoen voor de jaren 2008 en 2009.

Het IvDM is na een opstartfase inmiddels volledig operationeel. IvDM organiseert activiteiten samen met de mobiliteitsbranche. Het IvDM verzorgde bijvoorbeeld – in samenwerking met Innovam groep – onder meer trainingen aan professionals in de branche op het gebied van onder andere Duurzaam verkopen, Rijden op aardgas/biogas, Hybride Voertuigen, De Nieuwe Band en Duurzame ontwikkeling in automotive.

In november 2009 geeft het IvDM een totaal-rapportage over voortgang en resultaten van het instituut en een overzicht van de plannen voor de komende jaren. Op basis van deze informatie valt het besluit of het IvDM voor de jaren 2010 en 2011 een tweede subsidietranche zal worden verleend van € 2,5 miljoen.

103

Waarom zijn er voor geluidsknelpunten langs hoofdwegen geen streefwaarden en waarom wordt er de afgelopen jaren geen vooruitgang geboekt op dit terrein?

De huidige geluidswetgeving voorziet alleen in een verplichting tot eventuele geluidsreducerende maatregelen indien er iets aan een weg gewijzigd wordt. De minister van VROM heeft een nieuwe geluidswet (SWUNG) in voorbereiding. Deze nieuwe geluidswet zal voorzien in zogenaamde geluidsproductieplafonds, waarmee er een bovengrens aan de geluidsproductie van onder meer rijkswegen gesteld wordt. Dit betekent concreet dat indien het geluidsplafond dreigt overschreden te worden, er maatregelen genomen moeten worden.

Daarnaast voert Rijkswaterstaat in de periode tussen 2011 en 2020 het Meerjarenprogramma geluidssanering uit. Het Meerjarenprogramma is gericht op het realiseren van geluidreductie bij de hoogst belaste locaties langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. Naast de drempelwaarden (65 dB voor rijkswegen en 70 dB voor spoorwegen) zal dit programma ook streefwaarden gaan hanteren.

De exacte hoogte van de drempelwaarde zal vastgelegd worden in de invoeringswet van SWUNG die naar verwachting in 2010 in procedure gaat. De minister van VROM zal u hierover binnenkort per brief nader informeren. De uitvoering van het Meerjarenprogramma is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de nieuwe geluidswet, voorzien op 1 januari 2011.

104

In hoeverre wordt ProRail gesteund of aangespoord om de energie die op het spoor verbruikt wordt, zo duurzaam mogelijk op te wekken?

ProRail en NS worden op dit moment gesteund en aangespoord om energie-efficiënter te werken en energie duurzaam in te kopen. Hierover zijn afspraken gemaakt in een zogenaamde Meerjarenafpraak die loopt tot en met 2010.

ProRail is onder andere actief bezig met het verbeteren van de efficiëntie van diverse installaties, zoals wisselverwarming en stationsverlichting. Ook het gebruik van zonne-energie en warmtepompen met koude/warmte-opslag in stationsgebouwen past hierin. Plannen die ProRail heeft ontwikkeld op het gebied van energie-opwekking zijn in principe door ProRail zelf geïnitieerd. Ik juich deze pro-actieve houding van ProRail toe, maar deze plannen moeten in mijn ogen niet afleiden van de wettelijke werkzaamheden die aan ProRail zijn opgedragen.

ProRail heeft mij geïnformeerd dat het energiebeleidsplan, waarin het beleid van ProRail voor de periode tot en met 2020 is opgenomen, inmiddels is afgerond. Zo gauw ik het energiebeleidsplan van ProRail heb ontvangen, zal ik de Tweede Kamer hier nader over informeren.

105

Is het energiebeleidsplan van ProRail, waarnaar u op pagina 179 verwijst in het kader van de motie Cramer/Koopmans (kamerstuk 31 305, nummer 114) over energiebesparing op het spoor, inmiddels klaar? Zo ja, wilt u dit naar de Kamer sturen?

Zie het antwoord op vraag 104 XII.

106

Wordt er ook aandacht besteed aan andere geluidsreducerende maatregelen voor het spoor dan in de Memorie van Toelichting bij de begroting genoemd staan, zoals spoorstaafconditioneringssystemen?

Er is aandacht voor andere geluidreducerende maatregelen. Spoorstaafconditioneringssystemen worden op dit moment breed toegepast in het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE), aangezien deze maatregel booggeluid vermindert. In Nederland gelden voor het geluid van het doorgaand spoorverkeer andere wettelijke regels dan voor het geluid op emplacementen. Voor het doorgaand spoorverkeer ligt de nadruk op het terugdringen van rolgeluid door bijvoorbeeld het plaatsen van raildempers. Bij emplacementen worden met name de piekgeluiden aangepakt. Rolgeluid is op emplacementen veel minder van belang, aangezien de snelheden op emplacementen over het algemeen laag zijn.

107

Wat doet u eraan om de Nederlandse luchtvaart in staat te stellen zuiniger en schoner te vliegen? Kunt u hierbij ingaan op de maatregelen die leiden tot verbeteringen van het materieel of van de brandstof?

De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen jaren vele honderden miljoenen geïnvesteerd in een moderne zuinige vloot, waarmee ze ongeveer zo'n 20–25% efficiënter kunnen vliegen. In het kader van het Kabinetsprogramma Schoon en Zuinig en het daarbinnen afgesloten sectorakkoord wordt gezocht naar mogelijkheden om de sector daarbij te ondersteunen.

De luchtvaartmaatschappijen passen hun bestaande vliegtuigen aan door zogenaamde winglets aan te brengen, waardoor ook brandstof bespaard wordt. Bovendien ontwikkelt de KLM initiatieven op het gebied van de productie van biobrandstoffen uit algen. Ook in EU-verband wordt gewerkt aan brandstofbesparing en de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen. Verder draagt Nederland bij aan de totstandkoming van de Single European Sky (SES), bij de realisatie waarvan aanzienlijke besparing op brandstofgebruik kan worden gerealiseerd doordat dan routes efficiënter kunnen worden gevlogen. Voorts verwacht ik veel van de dit jaar verschenen Kennis- en Innovatieagenda Luchtvaart die door de Nederlandse luchtvaartsector is opgesteld en waarin technologische ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid een belangrijk onderdeel is.

108

Hoe staat u tegenover het voorstel om ambities en beleidsvoornemens op het gebied van duurzame luchtvaart te financieren uit de gelden die het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart zal opleveren?

In artikel 22 van de preambule van de ETS richtlijn is opgenomen waarvoor de opbrengsten uit de veiling van emissierechten door de lidstaten zouden moeten worden gebruikt. Het gaat hier onder andere om investeringen in maatregelen voor de reductie van broeikasgasemissies.

109

Waarom zijn de personele lasten van Rijkswaterstaat vanaf 2009 structureel hoger dan in voorgaande jaren?

De stijging van de personele kosten vanaf 2009 kent voornamelijk een tweetal oorzaken. Allereerst is de loonbijstelling tranche 2009 doorgevoerd in de begroting. Deze loonbijstelling veroorzaakt een structurele stijging van circa € 28 miljoen ten opzichte van 2008. Een andere oorzaak is het feit dat de begroting uitgaat van personele lasten behorend bij de toegestane formatie, terwijl de cijfers van de voor-

gaande jaren de personele lasten van de feitelijke bezetting weergeven. In 2008 was de bezetting lager dan de toegestane formatie; er was dus sprake van vacatureruimte. Omdat terughoudend wordt omgegaan met de opvulling van vacatures door middel van vervangende inhuur, viel de realisatie in 2008 lager uit dan de begrote personele lasten. De stijging van de personele kosten wordt dus enerzijds verklaard door de loonbijstelling en anderzijds door een onderbezetting in de afgelopen jaren. .

110

Hoe kan het dat bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat de overhead in 2010 maar liefst 29% bedraagt en in de jaren daarna slechts af zal nemen tot 25%?

Onder overhead wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat naast de reguliere ondersteunende functies, zoals in de begroting toegelicht (management, managementondersteuning, HRM en financiën) ook ondersteunende beleidstaken (innovatie, kwaliteit, advisering en toezichtsbeleid) gerekend. Dit is de «brede definitie» van overhead. Een 25% overhead is hierbij normaal. De afgelopen jaren is de overhead hoger geweest in verband met een aantal ICT-programma's die worden uitgevoerd (onder andere het informatieplan).

111

Kunt u voor het (kern)ministerie en de batenlastendiensten van VenW aangeven 1. hoe hoog de afgelopen vijf jaren het percentage overhead was en hoe hoog dat de komende 5 jaren zal zijn, 2. hoe het aantal fte's zich de afgelopen vijf jaar heeft ontwikkeld en wat de ontwikkeling de komende vijf jaar zal zijn, 3. hoeveel externen de afgelopen vijf jaar zijn ingehuurd en hoeveel er de komende vijf jaar zullen worden ingehuurd?

Zie het antwoord in bijlage B.¹

112

Kunt u aangeven wat er in 2008 definitief is uitgegeven aan externe inhuur?

In 2008 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat € 144,2 miljoen aan externe inhuur uitgegeven.

113

Welk percentage van de Brede Doeluitkering wordt er ongeveer aan openbaar vervoer uitgegeven? Bent u bereid dit goed in kaart te brengen?

Ongeveer 70% van het totale BDU-budget wordt besteed aan de exploitatie van het stads- en streekvervoer en de regionale treindiensten. Vanuit het resterende deel, alsook vanuit andere bronnen, doen provincies en stadsregio's investeringen voor onder andere het regionaal openbaar vervoer. Bij de lopende wetsevaluatie van de BDU verkeer en vervoer wordt onder meer in kaart gebracht hoe de besteding is van financiële middelen uit de BDU voor de verschillende aspecten van het verkeer- en vervoerbeleid. De evaluatie BDU is in de tweede helft van 2010 afgerond.

114

Welk deel van de Brede Doeluitkering-gelden is de afgelopen jaren besteed aan investeringsplannen voor regionaal openbaar vervoer?

Zie antwoord op vraag 113 XII.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

115

Wat is de stand van zaken van het overleg met NS en HSA over de snelle spoorverbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid?

VenW heeft met HSA en NS overleg gevoerd over de mogelijkheden voor een spoorverbinding Den Haag – Eindhoven via de HSL-Zuid. HSA richt zich momenteel volledig op de start en ingroei van de verbindingen die in de vervoerconcessie zijn vastgelegd:

- Amsterdam–Rotterdam
- Amsterdam–Breda
- Amsterdam–Brussel
- Amsterdam–Brussel–Parijs
- Den Haag–Breda–Brussel

Nadat op deze verbindingen het vervoer is gestart en de frequenties en vervoer kwaliteit wordt geboden die met HSA is gecontracteerd, kan verder onderzoek worden uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een verbinding Den Haag – Eindhoven over de HSL-Zuid. Hierbij kan enerzijds worden gekeken naar de merites van verschillende varianten, met verschillende materieeltypes en bedieningspatronen. Anderzijds moet gekeken worden naar de beschikbare capaciteit op het HSL-spoor en de financiële consequenties, en speelt nog de vraag hoe dit juridisch moet worden geregeld, gezien de lopende vervoerconcessie en het exclusieve recht van HSA.

116

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de motie Anker c.s. (kamerstuk 30 111, nummer 43) over het onderbrengen van GVB, RET en HTM onder het beloningsregime van 130% van het ministersalaris?

Het beloningsregime betreft een bevoegdheid van de decentrale overheden. De motie Anker is op 26 maart 2009 onder de aandacht gebracht van de vertegenwoordigers van de decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad.

De decentrale bestuurders hebben nota genomen van de wens van de Kamer om aan de topinkomens aandacht te besteden.

117

Wanneer gaat u reageren op de motie van het lid Roemer (kamerstuk 31 700-A, nummer 56) waarin wordt verzocht om in 2009 met voorstellen te komen om de verbinding tussen Groningen en Maastricht te verbeteren?

De reactie op deze motie is op 20 oktober 2009 aan de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk 2009–2010, 29 984, nr. 203).

118

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de realisatie van beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens?

Ik verwijs u hierbij naar de antwoorden van de minister van Justitie die hij mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken op 21 oktober 2009 (Aanhangsel 2008–2009, nr. 429) aan de Tweede Kamer heeft gezonden, in reactie op de vragen van de leden De Roon en De Mos over beveiligde parkeerplaatsen en ladingdiefstallen.

119

Wat is uw kabinet van plan te doen aan de stijging van het aantal ladingdiefstallen (dat het afgelopen half jaar met 36% gestegen is)?

Zie het antwoord op vraag 118 XII.

120

Wat is uw reactie op het artikel «En misdaad tiert welig» over ladingdiefstallen? Klopt de stelling dat de realisatie van beveiligde parkeerplaatsen niet van de grond komt door provinciale milieuvergunningen? Zo ja, wat gaat u hier aan doen?

Zie het antwoord op vraag 118 XII.