

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 7

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november 2008

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

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: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).
Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

1

Hoe ontwikkelen de kosten voor de motorrijtuigenbelasting per categorie zich de afgelopen 10 jaar?

Er vanuit gaande dat met de kosten de inningkosten van de motorrijtuigenbelasting worden bedoeld, kan ik u meedelen dat de inningkosten voor de mensen en middelen die direct zijn te relateren aan de uitvoering van MRB (en BZM) nu 30 miljoen per jaar bedragen. Voor de kosten voor ICT en gebouwen is het reëel om een opslag van 25% over dit bedrag te rekenen. De afgelopen jaren heeft dit bedrag op een vergelijkbaar niveau gelegen. Het is niet mogelijk om deze kosten uit te splitsen naar categorieën.

2

In het akkoord met de transportsector wordt gesproken over het «gezamenlijk stimuleren van de innovatie in de logistieke sector». Concreet is hier een bedrag van € 25 miljoen voor afgesproken. Waarom is dit bedrag niet opgenomen in de Begroting? Staat dit bedrag los van eventuele uitgaven in relatie tot het Eindrapport Commissie Van Laarhoven?

Inderdaad is een bedrag toegezegd in de orde van grootte van € 25 miljoen te verdelen over de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken. Dit bedrag is ten behoeve van een innovatieprogramma op basis van het eindrapport van de Commissie Van Laarhoven. De daarin vervatte voorstellen voor een innovatieprogramma logistiek zullen aan de gebruikelijke criteria voor innovatieprogramma's moeten voldoen. Deze toetsing zal plaatsvinden door de Strategisch Advies Commissie (SAC) onder leiding van Rinnooy Kan, die de minister van Economische zaken hierover zal adviseren. De inpassing in de begrotingen van EZ en V&W zal na positief advies door de SAC daarna plaatsvinden in 2009. Aangezien de uitkomst van het SAC-traject onderdeel uitmaakt van de aan u toegezegde totale eindrapportage conform mijn eerdere voornemen over de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (Kamerstuk 2007–2008, 31 200 XII, nr. 17), kan deze eindrapportage niet eerder dan na afloop van het SAC-traject aan u worden toegezonden.

3

Waar is de doelstelling van Verkeer en Waterstaat inzake de reductie van administratieve lasten terug te vinden? Of hebt u op dit terrein geen doelstelling opgenomen c.q. uitgewerkt in de begroting 2009?

Verkeer en Waterstaat is gebonden aan de rijksbrede doelstellingen inzake de reductie van administratieve lasten. In onze brief van 1 juli 2008 (Kamerstuk II 2007–2008, 29 515, nr. 259) is een weergave van de stand van zaken op het terrein van VenW opgenomen. Voor de behandeling van de begroting 2009 in de Tweede Kamer zal de Kamer schriftelijk bericht worden over de inzet ter vermindering van regeldruk voor burgers en bedrijven. Daarbij zal een overzicht gegeven worden van de voorgenomen reductiemaatregelen.

4

Wat is uw oordeel over de «filevrije dag» van donderdag 9 oktober jl.? Vond u deze dag een succes en zo ja, waarom? Welke lessen kunnen volgens u worden getrokken uit deze dag? Bent u van oordeel dat nog weer eens opnieuw is aangetoond dat de allerbelangrijkste oorzaak van de files het structurele gebrek aan capaciteit van het wegennet is en daar de prioriteit in het beleid moet liggen?

De filevrije dag is een succes geweest als het gaat om aandacht vragen bij het grote publiek voor de individuele bijdrage die eenieder kan leveren

aan het bestrijden van congestie. Er is veel aandacht geweest voor de dag in de verschillende media. Weliswaar is de filezwaarte die dag niet afgenomen, maar volgens informatie op basis van voorlopige resultaten van een TNO-onderzoek is in de stedelijke regio's de doorstromingsnelheid met gemiddeld 15% toegenomen. Het eindrapport van TNO zal door de ANWB op 26 november worden gepubliceerd. Met de filevrije dag is duidelijk geworden dat individueel gedrag beïnvloed kan worden, maar dat een aanzienlijke uitbreiding van de schaalgrootte van dit soort maatregelen noodzakelijk is om tot grotere en structurele effecten te kunnen leiden. Daarom heeft het Kabinet positief gereageerd op de adviezen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement onder voorzitterschap van de heer De Waal, die in september zijn gepubliceerd (Kamerstuk 2008–2009, 31 305 nr. 79). Uiteraard is het ook noodzakelijk fors in te zetten op uitbreiding van de infrastructuur, zowel weg- als OV-infrastructuur. Ik heb ook meermaals in uw Kamer aangegeven dat het mij ernst is met de realisatie van het aanlegprogramma. Dit geef ik onder meer vorm door de besluitvorming te versnellen over de infraprojecten (Spoedwet, aanpassing Tracéwet), met de uitvoering van het Programma Randstad Urgent en met de recent gepubliceerde Mobiliteitsaanpak.

5

Hoeveel kilometer asfalt (uitgesplitst naar Rijks- en provinciale wegen), is er deze kabinetsperiode aangelegd c.q. geopend? Kunt u een overzicht geven van het aantal aangelegde c.q. geopende kilometers per baanvak en wegnummer?

In bijgaand overzicht zijn de rijkswegenprojecten opgenomen die in deze kabinetsperiode zijn aangelegd c.q. geopend.¹ Er is tot dit moment in totaal 351,8 rijstrookkilometers aangelegd. Over de provinciale wegen heeft Verkeer en Waterstaat geen cijfers.

6

Hoeveel kilometer asfalt (uitgesplitst naar Rijks- en provinciale wegen), wordt er deze resterende kabinetsperiode nog aangelegd c.q. geopend? Kunt u een overzicht geven van het aantal aan te leggen c.q. te openen kilometers per baanvak en wegnummer?

Ik ben op dit moment bezig met de inventarisatie van de effecten van de versnellingsactie Elverding. Voor de MIRT-behandeling ontvangt u van mij de openstellingen in deze kabinetsperiode.

7

Hoe verhouden deze cijfers zich tot uw belofte dat er deze kabinetsperiode 1250 kilometer asfalt bij komt (Rijkswegen)?

Tijdens het nota-overleg MIRT in december 2007 heb ik letterlijk gezegd dat «als we het planstudie- en realisatieprogramma uit het MIRT uitvoeren, dan hebben we in 2012 1250 kilometer meer stroken asfalt liggen dan in 2005.» Deze kabinetsperiode (tot en met 2010) verwacht ik op dit moment ruim 750 kilometer open te stellen. Ook in 2011 en 2012 zijn er openstellingen. We liggen op dit moment goed op koers om de door mij genoemde 1250 strookkilometers in 2012 te halen.

8

Wat is uw definitie van «urgent» in het kader van het programma Randstad Urgent en de 35 (kandidaat-)projecten die het programma bevat en binnen hoeveel tijd moeten deze projecten gerealiseerd zijn om aan die urgentie tegemoet te komen? Kunt u dat motiveren?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Urgent betekent in dit kader dat het voor de Randstad van belang is dat het kabinet snel besluiten neemt over de in het programma opgenomen projecten en snel projecten realiseert. Voor ieder project hebben de bestuurlijke duo's afspraken ondertekend met te behalen mijlpalen. Daarbij zijn voor de projecten waar reeds tot uitvoering is besloten, ook afspraken gemaakt over de realisatie (Kamerstuk 2007–2008, 31 089, nr. 10). De realisatieperiode van deze projecten varieert, van heden tot en met 2020. Voor de projecten waar go/no go besluiten moeten worden genomen is de inzet op het vaart maken in besluitvorming.

9

Welke concrete resultaten heeft de «nieuwe bestuurlijke aanpak» samenhangend met het MIRT inmiddels opgeleverd?

Onderdeel van de bestuurlijke aanpak van het kabinetsprogramma Randstad Urgent is dat voor elk Randstad Urgent project het bestuurlijk duo (van Rijk en regio) afspraken maakt over te behalen mijlpalen. Een deel van deze besluiten wordt in het bestuurlijke overleg MIRT genomen. Uw Kamer ontvangt halfjaarlijks de afsprakenlijst van deze bestuurlijke overleggen MIRT. Medio november ontvangt u de zogenaamde Randstad Brief waarin de concrete resultaten van één jaar Randstad Urgent worden benoemd.

10

Op welke projecten doelt u in het bijzonder, daar waar u schrijft dat dankzij uitvoering van de adviezen van de commissie Elverding projecten sneller tot uitvoering zullen komen? Kunt u aangeven hoeveel sneller projecten tot uitvoering zullen komen? Kunt u dat garanderen? Zo niet, waarom niet?

Recentelijk heeft u het Actieplan «Sneller en Beter» ontvangen, waarin is beschreven welke maatregelen binnen twee jaar zullen worden doorgevoerd om concrete invulling te geven aan de aanbevelingen van de commissie Elverding. In hun samenhang zijn de acties er op gericht om de gemiddelde doorlooptijd van de besluitvorming voor infrastructurele projecten substantieel te versnellen en tegelijkertijd de kwaliteit van de besluitvorming te verbeteren. De beoogde versnelling en verbetering zal gelden voor alle projecten onder de Tracéwet, dus hoofdwegen, spoorwegen en hoofdvaarwegen. Daarnaast wordt bezien hoe ook andere projecten zoals luchthavens, zeehavens en waterkeringen kunnen profiteren van het advies van de commissie Elverding. Een van de acties die inmiddels is gestart, is een doorlichting van alle projecten op versnellings- en verbeteringsmogelijkheden. Ik verwacht in de volgende MIRT-voortgangsrapportage aan te kunnen geven tot welke versnelling en verbetering dit zal leiden. Verder is in dit verband door het kabinet het wetsvoorstel «Versnelling besluitvorming wegprojecten» bij u ingediend. Dit voorstel strekt tot wijziging van de Spoedwet en de Tracéwet en is er op gericht om op korte termijn de versnelde uitvoering mogelijk te maken van wegprojecten waarvan de besluitvorming vooral als gevolg van de luchtkwaliteitproblematiek is vertraagd of is stil komen te liggen. Het wetsvoorstel is voorzien van een limitatieve lijst met projecten, waarnaar ik korthedshalve wil verwijzen.

11

Welke wetswijzigingen zijn nodig zijn om de aanleg van infrastructuur te versnellen, naast uitvoering van de adviezen van de commissie Elverding?

In het kabinetsstandpunt van 19 mei jl. naar aanleiding van het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding) zijn richtinggevende hoofdlijnen uitgezet voor de

wijze waarop het kabinet uitwerking zal geven aan het advies. Het kabinet heeft daarbij onderschreven dat versnelling van infrastructurele projecten niet enkel met wetgeving kan worden bewerkstelligd en dat de aanbevelingen van de commissie ook hun toepassing kunnen vinden op andere infrastructuur projecten dan dat van wegen, waar de problematiek het meest urgent is. Vanuit deze urgentie is met voorrang een wijziging voorbereid van de Spoedwet wegverbreding en, voor zover het gaat om wegen, de Tracéwet. Dit is het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten (Kamerstuk II, 2008–2009, 31 721, nr. 2), dat inmiddels is ingediend bij de Tweede Kamer. Daarnaast heeft het kabinet in het eveneens aan de Kamer gezonden Actieplan (Kamerstuk II, 2008–2009, 29 385, nr. 41 en bijlage) aangegeven op welke wijze het zal omgaan met overige infrastructuur. Centraal daarbij staat de structurele herziening van de Tracéwet, waarmee niet alleen de aanleg van weginfrastructuur, maar ook dat van landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen zal worden versneld. Aan het eind van dit jaar zal het kabinet een wetgevingsnota aan de Tweede Kamer zenden, waarin het zal aangeven op welke wijze het voornemens is deze versnelling in wetgeving te verankeren. Voor andere infrastructurele projecten is wijziging van wetgeving echter niet op voorhand aan de orde. Wel wordt, zoals in het Actieplan is aangegeven, nader onderzocht op welke wijze ook hier de aanbevelingen van de Commissie Elverding kunnen worden aangepast.

12

Hoe groot moet de «grotere inzet» van het bestaande DBFM-contractmodel concreet zijn? Welke tijd- en efficiencywinst verwacht u hierdoor?

Met de keuze voor een DBFM-contract hoopt de overheid een meerwaarde te realiseren door het beter benutten van de kennis en doelgerichtheid van opdrachtnemers en private financiers. Per project wordt via een (de Public Private Comparator, PPC) het nut van zo'n contract afgewogen. De commissie Ruding heeft voorstellen gedaan om de kans op een positieve uitkomst te vergroten. Aangezien het contract een middel blijft en geen doel, wordt er geen doelstelling op aantallen afgesproken.

De ervaring is dat DBFM-projecten op tijd of zelfs binnen de tijd worden opgeleverd. Bij de analyse vooraf (de PPC) moet een besparing van tenminste enkele procenten op basis van levensduur zichtbaar zijn.

13

Bent u van mening dat bijvoorbeeld de luchtkwaliteitsregels (ontkoppe-ling), Natura 2000, de Vogel- en Habitatrictlijn, de Kaderrichtlijn Water en geluidsregelgeving belemmeringen opwerpen voor de aanleg van nieuwe infrastructuur? Zo ja, kunt u aangeven op welke manier u onnodige belemmeringen weg zal nemen en welke wijzigingen in de regelgeving nodig zijn? Bent u voornemens onnodige belemmeringen weg te nemen en zo nee, waarom niet? Welke regelgeving zorgt nog meer voor vertraging en wat bent u voornemens daaraan te doen? Bent u van mening dat elk infrastructuurproject «Elverding proof» moet worden aangepakt? Kunt u dat toelichten?

De wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit, geluid, natuurbescherming en de implementatie van de Kaderrichtlijn Water is van groot belang voor infrastructurele projecten. Bij infrastructuur wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de belangen en doelen die gelden voor milieu en natuur. Daarvoor worden dan ook waar nodig maatregelen getroffen bij projecten. Het kabinet wil voorkomen dat er vanuit deze wetgeving een structurele belemmering zou ontstaan voor infrastructurele projecten. Bestaande problemen bij de luchtkwaliteit worden aangepakt met de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(NSL). Dit biedt de mogelijkheid om infrastructurele projecten uit te voeren en daarbij tevens aan de wettelijke doelen voor luchtkwaliteit te voldoen. Voor geluid bevatten de Tracéwet en de Spoedwet wegverbreding al langer instrumenten die naar tevredenheid werken. Ook bij de implementatie van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water heeft dit onderwerp de volle aandacht. Waar het gaat om Natura 2000, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn is vooral de voorgenomen aanwijzing van natuurgebieden en vaststelling van de instandhoudingsdoelstellingen van elk van die gebieden van belang. De impact van deze regelgeving is per project verschillend en het zal in de praktijk voorkomen dat de belangen botsen. Ik zal bij de oplossing daarvan gebruik maken van de leerervaringen op het gebied van geluid en lucht.

14

Wanneer wordt de «lex specialis» die parallel aan de lopende procedure voor de A74 wordt ontworpen aan de Kamer aangeboden? Welk resultaat verwacht u daarvan? Waarom doet u dit alleen voor de A74 en niet voor andere wegenprojecten die in de vertraging zijn geraakt? Of overweegt u nog andere wegenprojecten met een «lex specialis» vlot te trekken? Zo ja welke, en wanneer gaat u daarover besluiten? Zo nee, waarom niet?

Zoals ook is toegelicht bij het antwoord op vraag 92 van het MIRT, doe ik wat binnen mijn mogelijkheden ligt om snel een kwalitatief goed OTB te publiceren en opening van de A74 in het 1e kwartaal van 2012 te bewerkstelligen. Hiertoe neem ik verschillende versnellingsmaatregelen, óók juridische. Het voorstel Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (Kamerstukken II 2008/09, 31 721, nr. 2) is reeds bij uw Kamer ingediend. Daarbovenop heb ik een nota van wijziging in voorbereiding die de tijdige besluitvorming voor de A74 moet verzekeren. Mijn streven is deze zeer binnenkort, mogelijk al bij de nota naar aanleiding van het verslag, bij uw Kamer in te dienen. Daarbij zal het voorstel zodanig geformuleerd worden, dat het tevens de mogelijkheid biedt om vergelijkbare knelpunten bij andere projecten op te lossen. Naast versnelling van de besluitvorming zet het kabinet bij dit project ook actief in op versnelling van de realisatie, door het treffen van onorthodoxe maatregelen, waaronder het eerder opstarten van de aanbesteding door het parallel schakelen van de besluitvormingsprocedure en de realisatie.

15

Wanneer neemt u een besluit over de A4 Midden Delfland? Waarom is er nog steeds geen besluit genomen? Waarop is het wachten nu? Verwacht u dat de schop nog voor het einde van de huidige kabinetsperiode de grond in gaat? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet en welke consequenties trekt u daaruit gelet op uw eerdere belofte dat u de laatste minister zult zijn die zich met de A4 Midden Delfland bezig houdt?

Het tracébesluit over de A4 Midden Delfland verwacht ik eind 2010 te nemen. De stand in de procedure is als volgt:

- Eind 2007 is de TN/MER stap 1 gereed gekomen. Hierover heb ik u in januari 2008 geïnformeerd. Daarbij heb ik mijn bestuurlijke voorkeur voor het A4-alternatief uitgesproken.
- De TN/MER stap 2 zal in de eerste helft van 2009 ter visie worden gelegd.
- In de tweede helft van 2009 zal ik dan, gehoord hebbend de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs, samen met mijn collega van VROM, een standpunt innemen.
- Eind 2010 verwacht ik, samen met mijn collega van VROM, het Tracébesluit te nemen waarna in 2011 de uitvoering begint.

Deze planning is in lijn met de informatie die ik u eerder in januari 2008 heb gegeven (Kamerstuk 30 561, nr. 8), en met uw Kamer heb gewisseld in het spoeddebat over dit onderwerp op 29 oktober 2008.

16

Waarom is er bij de MIRT-verkenning Ruit Rotterdam voor gekozen te werken langs de lijnen van het kabinetsstandpunt Elverding, terwijl de wettelijke verankering daarvan nog niet heeft plaatsgevonden? Loopt het kabinet met die werkwijze niet vooruit op een aantal wetgevingstrajecten?

Ik loop met de gekozen werkwijze inderdaad vooruit op het Kabinetsstandpunt Versnelling Besluitvorming Infrastructuur. De reacties op het rapport van de Commissie Elverding waren echter lovend. Ook uit de reacties op het concept van het Kabinetsbesluit proef ik een brede steun om bij de opgave waar we in de regio Rotterdam voor staan de aanbevelingen van de Commissie Elverding ter harte te nemen. Tegelijkertijd realiseer ik me terdege, dat de wetgevingstrajecten voortvarend moeten worden aangepakt om tijdig te kunnen doorstomen.

17

Kunt u aangeven waarom betalen per kilometer eerlijker is dan de huidige vaste autobelasting? Bent u van mening dat betalen per kilometer ook eerlijker is dan betalen per kilometer afhankelijk van de tijd en plaats? Kunt u uw antwoord toelichten?

Een prijs per kilometer is eerlijker omdat degene die zijn auto het meest gebruikt, en daarbij het meest gebruik maakt van de infrastructuur en meer uitstoot veroorzaakt, straks meer betaalt dan de automobilist die spaarzaam gebruik maakt van zijn auto. Nu betalen zij evenveel en dat is oneerlijk vanuit het gangbare principe dat de gebruiker/vervuiler betaalt. Daarbij geldt dat automobilisten gezamenlijk niet meer gaan betalen, maar dat de lasten eerlijker worden verdeeld. Betalen per kilometer is niet eerlijker dan betalen per kilometer afhankelijk van de tijd en plaats. Een hoger tarief in de spits of op drukke tijden is een stimulans om de spits te mijden, bijvoorbeeld door eerder of later naar het werk te gaan of meer thuis te werken. Weliswaar betalen de mensen die tijdens die spits toch op pad gaan op een aantal plekken een hoger tarief, maar zij kunnen ook beter doorrijden. Voor een betere bereikbaarheid is deze spitsheffing essentieel.

18

Wat is de autonome ontwikkeling van de mobiliteit en de voertuigverliesuren in 2020 wanneer geen rekening gehouden wordt met de kilometerprijs en het MIRT pakket niet is uitgevoerd? En wat is de autonome ontwikkeling van de mobiliteit en de voertuigverliesuren in 2020 als wel rekening wordt gehouden met de kilometerprijs (inclusief spitsheffing)?

Zie bijlage¹.

19

Hoeveel bedraagt de extra reductie van (auto)mobiliteit als gevolg van het feit dat de BPM 100% wordt gevariabiliseerd, ten opzichte van de Nota Mobiliteit die nog uitgaat van 25% variabilisering van de BPM? Hoe is in de Nota Mobiliteit berekend dat de kilometerprijs de investeringsopgave voor infrastructuur met € 3 tot 7 miljard reduceert? Leidt de extra mobiliteitsreductie door 100% variabilisatie van de BPM tot een reductie van de investeringsopgave voor infrastructuur, gegeven de bereikbaarheidsdoelen uit de Nota Mobiliteit, en zo ja hoeveel?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Momenteel is gestart met het onderzoek wat de gevolgen zijn van de 100% afbouw van de BPM. De reductie van de investeringsopgave voor infrastructuur met € 3 tot 7 miljard als gevolg van de kilometerprijs is als volgt berekend. In de Nota Mobiliteit zijn de verschillende maatregelen opgenomen waarmee de knelpunten aangepakt kunnen worden. De precieze samenstelling van de beleidsmix bepaalt de totale benodigde investeringen. Als er alleen voor wordt gekozen de capaciteit uit te breiden door bouwen en benutten, is een investeringspakket van € 21,5 miljard nodig om alle knelpunten op te lossen. Met de introductie van de kilometerprijs zal de investeringsopgave met 3 tot 7 miljard worden gereduceerd. Bij de berekeningen van de effecten van de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een in 2000 geactualiseerde raming van het wegverkeer in 2020 volgend het European Coordination (EC) scenario van het Centraal Planbureau. In deze raming is uitgegaan van realisatie van het MIT 2004, uitvoering van het fileplan Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) en realisatie van de besluiten op mobiliteitsterrein uit het Belastingplan 2004.

20

Wanneer komt u met een analyse over en oplossing van de problemen bij de N-wegen, zoals specifiek genoemd in de LMCA-wegen?

In de planningscyclus van het rijk wordt stapsgewijs op een steeds fijner detailniveau ingezoomd. De LMCA-wegen is de eerste stap en heeft een landelijke focus. Vervolgens worden verkenningen uitgevoerd als aanvulling op de landelijke analyse. Nadat na afronding van de verkenningfase het probleem formeel erkend is, wordt in de Tracé/MER-procedure als laatste stap naar de beste oplossing gezocht. Uit de LMCA-wegen is gebleken dat er 2 rijks-N-wegen zijn, de N69 en de N44, die op dit moment niet voldoen aan de bereikbaarheidsambities uit de Nota Mobiliteit en vier wegen die potentiële knelpunten vormen in 2020.

De N69 wordt nog dit jaar overgedragen aan de provincie tezamen met een bedrag van 70 mln euro. Bij voorjaarsnota zijn hiervoor de financiële middelen gereserveerd. De N69 wordt betrokken bij de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad. De aanpassingen die nodig zijn om de ambities uit de Nota Mobiliteit te halen zullen uit deze verkenning blijken. De verkenning is met de regio besproken tijdens het MIRT-overleg. Afgesproken is dat deze verder zal worden geoptimaliseerd.

De N44 is onderdeel van de Integrale benadering Holland Rijnland. Het tussenrapport (1e fase) is gereed. Tijdens het bestuurlijke overleg dit najaar besluiten we hoe we verder gaan. Voor de potentiële knelpunten is op dit moment onduidelijk of ze daadwerkelijk een knelpunt worden. Daarom zijn daar nu nog geen verkenningen gestart.

21

Waar zijn in de begroting de middelen voor mobiliteitsprojecten opgenomen? Voor welk jaar is hoeveel geld beschikbaar? Hoe wordt de verdeling gemaakt?

Er is een reservering van € 100 mln op begrotingsartikel ABvM (Infra-fonds). Dit is het totale beschikbare bijdrage tot en met 2011 van het rijk voor de mobiliteitsprojecten van de zes regio's. De verdeling van het geld vindt plaats op basis van goed onderbouwde projectvoorstellen van de regio. Per mobiliteitsproject worden uitvoeringsconvenanten afgesloten tussen rijk en regio en wordt in jaartranches het in de uitvoeringsconvenant opgenomen bedrag aan de regio beschikbaar gesteld.

In welke 6 stedelijke gebieden gaan in 2009 mobiliteitsprojecten van start? In hoeverre sluit de dan gevolgde systematiek van gedragsprikkel (belonen) aan bij die zoals beoogd onder het project ABvM (straffen)? Hoe lang moeten die projecten in de praktijk doorlopen om daar volgens u verantwoorde conclusies aan te kunnen verbinden voor de door u voorziene werking van ABvM? Kunt u dat motiveren? Kunt u per project de doelstelling aangeven en onderbouwen?

- 1) De zes stedelijke gebieden waar de taskforce Mobiliteitsmanagement tot nu toe actief is en waar de mobiliteitsprojecten als onderdeel van een totaal pakket aan regionale maatregelen worden gestart zijn: regio Amsterdam, regio Utrecht, regio Haaglanden, regio Rotterdam, regio Eindhoven Den Bosch, regio Arnhem Nijmegen.
- 2) ABvM kan geen «straffen» worden genoemd. Het gaat om een andere en eerlijkere manier van betalen voor mobiliteit dan in de huidige situatie. Mensen betalen geen vaste belastingen (MRB, BPM) meer maar ze betalen per gereden kilometer. Bij ABvM kunnen mensen door hun gedrag geld besparen. In zijn totaliteit wordt niet meer geld betaald dan in de huidige situatie. Bij de mobiliteitsprojecten bepalen de regio's als initiatiefnemer van de projecten uiteindelijk de systematiek van de gedragsprikkel (zie beschrijving per project). Zowel bij ABvM als bij een aantal regionale projectvoorstellen die ik heb gezien loont het om minder vaak met de auto in de spits te reizen. Onderdeel daarvan zijn de mobiliteitsprojecten.
- 3) De mobiliteitsprojecten lopen tot en met 2011 en worden afgerond met een evaluatie per project. Tussentijds worden monitoringsresultaten gepresenteerd. De maatregelen uit de regionale convenanten worden per regio gemonitord. De eerste monitoringsrapportage is voorzien eind 2009. Uit de monitoringsrapportages en de evaluatie moet onder andere de voortgang van de regionale maatregelenpakketten blijken, daadwerkelijke gedragsverandering van mensen, inzicht in relevante alternatieven en in hoeverre de regionale bereikbaarheidsdoelstellingen van de taskforce worden gehaald. Het monitoringstraject wordt wetenschappelijk begeleid. De doelstellingen per mobiliteitsproject staan in de regionale convenanten van de taskforce Mobiliteitsmanagement.

Hier een beknopte samenvatting:

Regio Amsterdam

Noordvleugel proef betaald rijden: Beprijzingsproef, ambitie medio 2009 te starten met 1000 vrijwilligers en op te schalen uiteindelijk naar 10 000 deelnemers, afspraken met werkgevers, betalingsmechanisme (vrijwilliger ontvangt een vast bedrag per maand vooruit en betaalt per gereden km), bereikbaarheidseffecten: moet bijdragen aan doelstelling 5% reductie voertuigkm's in de spits in de regio.

Haaglanden:

Spitsmijden: Wetenschappelijke proef, gedragseffecten, Gouda Den Haag, 800 deelnemers; Duur proef 2008-juni 2009;

Beloningsproef Kilometersparen Utrechtsebaan; Beprijzingsproef op de Utrechtse baan, bereikbaarheidseffecten (5–10% reductie op de Utrechtse baan), samen met grote werkgevers, start eind 2009/begin 2010, 2000–3000 deelnemers; deelnemer ontvangt een vast bedrag vooruit en betaalt zodra hij rijdt;

Regio Utrecht

Beprijzen A2 en invalswegen Utrecht (bijdragen aan overall doelstelling Utrecht)•Beprijzing op de A2 en invalswegen Utrecht, bereikbaarheidseffecten, aanbesteding gestart, beloningsproef; Nieuw project driehoek A1, A27 en A28, Mobiliteitsprojecten Brug A12 en utrecht Oost worden nog gepland;

Regio Rotterdam Proef spitsmijden A15

Het aanbestedingsproces is gestart in september 2008. Beoogd bereikbaarheidseffect: 5% reductie personenauto's op de A15 (onderdeel van overall doelstelling van de verkeersonderneming), Circa 4000 deelnemers;

Regio Eindhoven–Den Bosch

Bijdragen aan overal doelstelling regio (convenant) Beprijzingsproef rond Eindhoven en Den Bosch, wordt nog verder uitgewerkt; Field operational Test (Value added service), reisinformatie in car, in samenwerking met Utrecht, Zuidvleugel;

Regio Arnhem Nijmegen

Bijdragen aan overal doelstelling (5% reductie zie convenant). Plannen moeten nog verder worden uitgewerkt, onder andere spitsmijden Arnhem Nijmegen.

23

Wat is de exacte planning ten aanzien van de totstandkoming en aanbidding van de Wet op de Kilometerprijs?

Thans worden de laatste reacties en adviezen op het Voorontwerp van de Wet kilometerprijs verwerkt. Naar verwachting zal het wetsvoorstel in november aan de Raad van State ter advisering worden aangeboden. Nadat de Raad heeft geadviseerd zal het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer worden ingediend. De planning is gericht op indiening van het wetsvoorstel begin 2009.

24

Kunt u uw ambitie om de besluitvorming voor alle spitsstroken onder het programma Zichtbaar Snel Meetbaar af te ronden en het grootste deel van de projecten op te leveren, concretiseren? Van welke projecten wordt de besluitvorming afgerond en wanneer, en welke projecten worden wanneer concreet opgeleverd? Welke wegaanpassings- en tracébesluiten worden voor eind 2009 getekend?

In het MIRT-projectenboek zijn op pagina 91 t/m 97 voor ZSM 1 en 2 de projecten overzichtelijk weergegeven. Hierbij is tevens per project aangegeven wanneer het besluit (WAB of TB) wordt genomen, wanneer de realisatie start en wanneer het wordt opgeleverd. Voor alle ZSM 1 en 2 projecten verwacht ik in deze kabinetsperiode het besluit te nemen. Om de besluitvorming rond wegprojecten te versnellen heb ik het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten naar de Tweede Kamer gestuurd. Op grond daarvan streef ik er naar om in deze kabinetsperiode de realisatie van alle ZSM 1 en 2 projecten, die alle tevens onderdeel uitmaken van de Spoedaanpak Wegen, te starten en een substantieel deel er van open te stellen. Vanwege de grote hoeveelheid wegwerkzaamheden die in de komende jaren, veelal gelijktijdig, moeten worden uitgevoerd om deze ambitie waar te maken, doe ik onderzoek naar de daarmee gepaard gaande verkeershinder en ben ik met het bedrijfsleven in overleg om te bezien hoe zij kunnen bijdragen aan het waarmaken van deze ambitie.

25

Staan in de Nationale Databank Wegverkeersgegevens ook gegevens van lokale wegbeheerders?

Ja. In het project Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) werken de lokale wegbeheerders zoals provincies, steden, regio's en Verkeer en Waterstaat samen aan een landelijk dekkend systeem voor het inwinnen, verzamelen en verspreiden van verkeersgegevens. Het NDW brengt de basisinformatie op orde.

26

Wat zijn uw voornemens voor het maatregelenpakket van het Beleidskader Benutten? Kunt u een exacte verdeling maken van de middelen voor het maatregelenpakket die reeds zijn toegekend inzake het maatregelenpakket van het Beleidskader Benutten?

In het kader van de mobiliteitsaanpak is een concreet pakket aan maatregelen uitgewerkt in samenspraak met de regio's. Deze is u als bijlage bij de mobiliteitsaanpak (22 oktober 2008, kamerstuknummer nog onbekend) aangeboden.

27

In het kader van betere benutting is in 2009 t/m 2012 een totaalbedrag van € 200 miljoen beschikbaar (begroting, hoofdstuk 2.3). In het betreffende hoofdstuk zijn slechts een aantal projecten genoemd. Kunt u die lijst van projecten completeren, – inclusief de daaraan verbonden budgetten? Kunt u per project de concrete doelstellingen aangeven die moeten worden bereikt wil het rendement van het geïnvesteerde geld positief uitvallen, en op basis waarvan eventueel wordt besloten over een «mogelijk grootschaliger toepassing»?

In het kader van de mobiliteitsaanpak is een concreet pakket aan maatregelen uitgewerkt in samenspraak met de regio's. Deze is u als bijlage bij de mobiliteitsaanpak (22 oktober 2008, kamerstuknummer nog onbekend) aangeboden. Per maatregelenpakket zijn de aanleiding, aanpak, belangrijkste mijlpalen en budget aangegeven.

28

Op welke wijze is de (contra-)expertise ingevuld voor het onderzoek naar de conditie van kunstwerken?

De onderzoeken worden in opdracht van Rijkswaterstaat door ingenieursbureaus uitgevoerd. De resultaten worden getoetst door TNO en TU Delft. Rijkswaterstaat blijft als beheerder verantwoordelijk voor de uiteindelijke conclusies.

29

Het bedrag van € 500 miljoen dat voor onderhoud van stalen bruggen wordt uitgetrokken in de periode 2009–2014, is nog niet eerder begroot. Kunt u ingaan op de dekking en de consequenties? Welke bruggen betreft het concreet, wanneer wordt met de werkzaamheden begonnen en wanneer worden werken opgeleverd? Gaat dit bedrag ten koste van het reguliere onderhoud van de wegen? Creëert u hiermee dan extra achterstallig onderhoud?

In mijn recente brief aan uw Kamer over de stalen kunstwerken is een tabel opgenomen waarin de start van de uitvoering per project staat vermeld. Uitgangspunt is dat de uitvoering gereed is binnen een jaar, dus start- en opleveringsjaar is gelijk. Indien de aanpak gecombineerd wordt met capaciteitsuitbreiding kan dit langer zijn. Het gaat om de volgende

objecten: Scharberg (Elsloo), Galecopperbrug, Beek (Geleen), Muiden, Ewijk, Kreekrak, Gideonbrug, Scharsterrijnbrug, Ketelbrug, Kruiswaterbrug. Voor de verdere beantwoording van deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 11 bij het Infrastructuurfonds.

30

Krijgen de afgestudeerden alleen korting op de treinkaartjes of ook voor het overige OV?

De doelstelling van het actieplan is groei op het spoor te realiseren. De maatregel voorziet daarom in een voordeelurenkaart voor het gebruik van de trein. Uitbreiding voor het overig OV is in de technische opzet mogelijk gemaakt.

31

Kunt u aangeven wat de nieuwe dienstregeling voor 2010 die de spoorsector zal presenteren inhoudt? Betreft dit wederom een radicale wijziging van de dienstregeling of gewoon een aanpassing van de huidige dienstregeling?

In 2006 is u gemeld dat, na de grote wijzigingen rond de dienstregeling 2007, er verdere stappen zouden worden genomen in 2008–2009 en in 2012 (Kamerstuk 2005–2006, 29 984, nr. 32). De dienstregeling 2010 zal wederom uitbreidingen van het aanbod bevatten (o.a. vanwege het Actieplan 5% groei en de HSL). Zoals destijds aangegeven zal, zodra de Hanzelijn volledig in gebruik is genomen, de dienstregeling meer substantieel worden gewijzigd.

32

Kunt u een stand van zaken geven rond de onderhandelingen die u voert met gemeenten enerzijds en Prorail/NS anderzijds over hun bijdrage aan het realiseren van uitbreiden van stationsfietsenstallingen, zodat het potentieel van reizigers die met de fiets naar het station willen komen goed benut kan worden?

Inmiddels is er voor ongeveer 150 locaties overeenstemming bereikt met provincies, stadsregio's en/of gemeenten over cofinanciering van fietsenstallingen bij stations. In totaal dragen zij bijna € 15 miljoen bij. Inmiddels is dit vastgelegd in overeenkomsten of subsidieregelingen. Vanuit het programma Ruimte voor de Fiets wordt eveneens bijna € 15 miljoen bijgedragen (zie ook vraag 178).

33

Van de beschikbare € 200 miljoen voor het Actieplan Spoor wordt in 2008 en 2009 ongeveer de helft ingezet. Kunt u per project aangeven wanneer welke kosten waarvoor worden gemaakt? Kunt u concreet aangeven welke doelstellingen wanneer moeten worden bereikt om het rendement van de investeringen positief te kunnen beoordelen? Kunt u onderbouwen aangeven in hoeverre de uitgaven zijn afgestemd op wensen vanuit de markt? Waarom bent u van oordeel dat deze uitgaven moeten worden gedaan door de belastingbetaler en niet uit de exploitatie door de NS c.q. Prorail?

- 1) Van de 29 maatregelen uit het Actieplan is inmiddels – sinds december 2007 – een groot aantal van de maatregelen voorbereid en in uitvoering genomen. In totaal omvatten deze maatregelen ongeveer de helft van het totaal beschikbare budget van € 200 mln.
Het gaat hierbij onder meer om:
 - Voordeelaanbod ex-studenten. Voor deze maatregel is € 16 mln gereserveerd.

- Uitbreiding treinaanbod. Over de totale kabinetsperiode is hiervoor € 40 mln beschikbaar.
 - Uitbreiding fietsenstallingen. In het Actieplan is € 20 mln beschikbaar gesteld voor het verbeteren van fietsvoorzieningen rondom stations.
 - Verbetering informatievoorziening. Voor dynamische reisinformatie is € 5 mln beschikbaar voor de I-teams en de verbetering van statische informatie op stations is € 20 mln beschikbaar.
 - Treintraining senioren. In het Actieplan is € 2 mln gereserveerd voor initiatieven om senioren te laten kennismaken met de trein.
 - Verbetering wachtruimtes op stations. De bijdrage uit het Actieplan voor deze maatregel bedraagt maximaal € 15 mln.
- 2) De doelstelling is: elk jaar 5% groei van het aantal reizigerskilometers per trein. Daarop worden investeringen beoordeeld.
- 3) De maatregelen uit het actieplan zijn gekozen op basis van korte termijn uitvoerbaarheid en inbreng van een groot aantal betrokken partijen zoals: ANWB, consumentenbond, Bedrijfsleven, Gemeenten, IPO (Inter Provinciaal Overleg), LSVb (Landelijke Studenten Vakbond), NS, provincies, RRailforum, Rijkswaterstaat, Veilig Verkeer Nederland, VNO-NCW. Per maatregel wordt bekeken wie de logische partners zijn om deze maatregel samen mee uit te voeren. Soms zijn dat marktpartijen, soms andere overheden of studentenvakbonden, ouderenorganisaties of reizigersorganisaties.
- 4) Het pakket van maatregelen voer ik uit samen met de spoorse partners en regio's. Iedereen draagt er in bij om de maatregelen uit te voeren – ook financieel zoals blijkt uit de cofinanciering die voorwaarde is voor veel van de maatregelen. Om maatregelen sneller te realiseren en het effect te vergroten, is het van belang dat ook de overheid investeert in bijvoorbeeld P+R en fietsenstallingen of extra treinen.

34

Waarom duurt het nog tot eind 2010 voordat er concrete besluiten over uitbreiding van de spoorcapaciteit komen? Welke uitbreidingen komen in aanmerking?

Zoals besproken in het Algemeen Overleg van 2 oktober 2008 nemen we voor de planstudies ongeveer anderhalf jaar de tijd, zodat het Kabinet vóór de zomer 2010 concrete besluiten kan nemen, vergelijkbaar met het kabinetsbesluit OV-SAAL van maart 2008. Indachtig adviezen van de commissie Elverding is deze periode mede bedoeld om met betrokken partijen zoveel mogelijk overeenstemming te bereiken over de uit te voeren maatregelen, om vervolgens een korte wettelijk verplichte tracé-procedure te kunnen volgen. Waar welke uitbreidingen precies nodig zijn en welke maatregelen op het gebied van transfer, geluid, overwegen en emplacementen daar bij horen, zal blijken uit de planstudies en de daarin te bestuderen varianten voor personenvervoer en goederenvervoer. De rapportage van ProRail, NS en BRG, die als bijlage bij de voortgangsrapportage Kabinetsambities spoor aan de Kamer is gezonden (4 september 2008, Kamerstuk 2008–2008, 29 984, nr. 184), geeft een indicatie van de mogelijke uitbreidingen.

35

Is er een streefcijfer vastgesteld ten aanzien van de punctualiteit op het spoor voor het einde van deze kabinetsperiode? En voor 2020? In hoeverre is de verhoging van de punctualiteit belangrijk bij het halen van 5% groei per jaar?

Zie bijlage¹.

36

Is er ook inzicht hoe de gemiddelde Nederlander tegen de prestaties van de NS aankijkt, daar waar 75% van de reizigers de dienstverlening met een 7 of hoger waardeert?

In het streven naar vergroting van marktaandelen, omzet, aantallen reizigers en het verbeteren van de mobiliteit in Nederland onderzoekt NS ook zelf wat mensen die op dit moment niet met NS reizen van het spoor vinden of graag veranderd zouden zien. Bij Verkeer en Waterstaat zijn daarvan geen recente uitkomsten bekend. De vervoerconcessie schrijft voor dat NS in samenwerking met consumentenorganisaties de tevredenheid van de klanten meet en publiceert. De betrokkenheid van consumentenorganisaties is daarbij bedoeld als garantie voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en onafhankelijkheid van het onderzoek. Dit onderzoek wijst uit dat 75% van de reizigers de dienstverlening van NS met een 7 of hoger waardeert.

37

Wanneer in 2009 verwacht u besluiten te kunnen nemen over de maatregelen voor het openbaar vervoer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad? Kunt u een exacte uiteenzetting geven van de voorgenomen uitgaven (per begrotingsjaar) van het investeringspakket korte termijn maatregelen op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad?

Ik verwacht, conform het MIRT-projectenboek, nog in 2009 voor de korte termijn-maatregelen een Tracébesluit te kunnen nemen. In het najaar van 2009 verwacht ik besluiten te kunnen nemen over de maatregelen die op middellange termijn (de periode tot 2020) genomen moeten worden op de SAAL-corrridor. De besluitvorming van de middellange termijnmaatregelen is mede afhankelijk van besluiten over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, waaronder een principebesluit over een eventuele IJmeerverbinding. Besluitvorming hierover is in het najaar van 2009 voorzien. Voor het investeringspakket van korte termijnmaatregelen ter hoogte van in het totaal 531 mln euro houd ik rekening met de volgende uitgaven per begrotingsjaar:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
8	22	80	96	120	130	75

Totaal korte termijn: 531 mln euro

Deze uitgavenreeks zal ook in de begroting 2010 worden ingepast. De reeks zal zo nodig worden aangepast indien hiertoe op basis van de resultaten uit de lopende planstudie aanleiding bestaat. Zie ook vraag 40.

38

Vindt u de OV-Chipkaart ook gebruiksvriendelijk als de gebruiker deze kaart eigenlijk helemaal niet wil?

Bij de ontwikkeling en verdere uitrol van de OV-chipkaart worden diverse criteria gehanteerd. Zo dient bijvoorbeeld het systeem operationeel en stabiel te zijn. Daarnaast moet de distributie op peil zijn. Ook moeten alle soorten abonnementen of reisrechten kunnen worden overgezet op de OV-chipkaart. Er moet een aantoonbaar soepele overgang van NVB naar OV-chipkaart voor de reizigers zijn. Uit deze criteria blijkt dat de gebruiksvriendelijkheid uitdrukkelijk wordt meegenomen bij de invoering van de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

OV-chipkaart. Bij recente onderzoeken in Rotterdam blijkt dat het oordeel van de gebruikers positief is. Bovendien is het PROV, waarin consumenten zijn vertegenwoordigd, akkoord gegaan met het verzoek van de stadsregio Rotterdam tot het stopzetten van de strippenkaart in de metro.

39

Wat bedoelt u met «de garantie dat er voor elke burger in Nederland altijd een vorm van openbaar vervoer aanwezig is»? Welke criteria hanteert u hierbij en hoe wordt die garantie vormgegeven?

Zoals in de Nota Mobiliteit is vastgelegd, wordt de burger op plaatsen met voldoende vraag een reële, aantrekkelijke, beschikbare en betrouwbare vorm van openbaar vervoer geboden. Op plaatsen met geringe vraag wordt maatwerk geboden, in de vorm van regulier openbaar vervoer of collectief vraagafhankelijk vervoer. Dit om mogelijk te maken dat elke burger in staat wordt gesteld maatschappelijk te participeren en maatschappelijke voorzieningen te bereiken. Provincies, stadsregio's en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanbod van doelmatig regionaal openbaar vervoer. Zij maken zelf keuzen voor het vervoer dat past bij de specifieke regionale situatie. Rijk en regionale overheden monitoren gezamenlijk het openbaar vervoer-aanbod.

40

Welke besluiten verwacht u in 2009 te nemen inzake het vervolgtraject op het project OV-SAAL?

In 2009 verwacht ik een tweetal onderling samenhangende besluiten te kunnen nemen inzake het vervolgtraject van het project OV SAAL:

- een kabinetsbesluit over de planstudie voor de spoormaatregelen op de middellange termijn (tot 2020), inclusief de financiering, vergelijkbaar het kabinetsbesluit voor het korte termijn pakket van maart 2008;
- een besluit over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding.

Zie ook vraag 37.

41

Op welke manier zullen de besluiten die zijn genomen om infraprojecten te versnellen ook in de spoorprojecten doorwerken? Kunt u concreet aangeven tot welke aanpassingen in besluiten/planningen dat leidt?

In het op 19 mei 2008 uitgebracht Kabinetsstandpunt Versnelling Besluitvorming Infrastructuur wordt geen principiële onderscheid gemaakt tussen de Spoorsector en andere sectoren. Vooruitlopend op de structurele herziening van het besluitvormingsproces zal in dit kader nog dit jaar geïnventariseerd worden of, en zo ja welke, verbeteringen mogelijk zijn bij specifieke lopende projecten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen wegenprojecten en projecten in de sectoren spoor en vaarwegen. De rapportage over de uitkomsten van deze inventarisatie zal onderdeel uitmaken van de in het eerste kwartaal van 2009 aan u toe te zenden Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten. Dit najaar ontvangt u toegezegde wetgevingsnota waarin aanpassingen in het wettelijk kader aan de orde zullen worden gesteld. De spoorsector heeft geen probleem met het bestaande wettelijk instrumentarium. De introductie van de verkorte procedure in 2005 heeft tot meer centrale regie en besluitvaardigheid geleid. Wel is er behoefte het toepassingsgebied van de tracéwet te verruimen naar programma en corridorniveau. Daarnaast leeft de wens om de realisatiefase zoveel als mogelijk eerder in het planproces te starten. In de genoemde wetgevingsnota zal ik hierop terugkomen.

42

Kunt u uw stelling, dat door goede reisinformatie reizigers betere keuzes maken en eerder geneigd zijn om de files te mijden en voor het OV te kiezen, onderbouwen? Kunt u aangeven in hoeverre betere reisinformatie inmiddels heeft bijgedragen aan vermindering van de files? Kunt u aantonen dat reizigers ook «betere keuzes» maken? Kunt u een onderbouwde kosten-baten analyse maken van de investeringen in reis-informatie en de opbrengsten ervan in termen van uw doelstelling dat reizigers eerder voor het OV kiezen?

Onderzoek door NS heeft laten zien dat een gebrek aan betrouwbaarheid de belangrijkste ergernis is in het openbaar vervoer. Reisinformatie levert een belangrijke bijdrage aan de door de reiziger ervaren betrouwbaarheid van het OV en in het verlengde daarvan aan de klanttevredenheid. Kortom: goede reisinformatie is noodzakelijk om reizigers voor het OV te behouden. Andersom draagt reisinformatie ook bij aan een optimale keuze van de reiziger.

- * Onder meer de bevindingen van de VanAnaarBeter-promotieteams hebben laten zien dat automobilisten vaak niet op de hoogte zijn van reistijdvoordelen, die zij met het OV kunnen behalen.
- * Marktonderzoek van TNS-Nipo laat zien dat 13% van de reizigers bereid is te kiezen voor een alternatief in het specifieke geval van vertragingen, die 30 minuten voor vertrek worden gemeld.
- * Een onderzoek door GoudappelCoffeng heeft laten zien dat multimodale reisinformatie kan bijdragen aan een verschuiving van 1% in de modal split ten gunste van OV.
- * Ervaringen bij Groot Onderhoud A9 Noord in 2007 hebben laten zien dat reizigers open staan voor alternatieven, mits tijdig aangekondigd (dus vóór de reis) en persoonlijk op maat.

Momenteel wordt samen met decentrale overheden en vervoerders een voorstel uitgewerkt voor een landelijke server en voor Dynamische Reis-informatiesystemen op haltes. U wordt daarover nader geïnformeerd in het Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie. Een KBA is op dit moment niet aan de orde, omdat daarvoor een uitgewerkt projectvoorstel beschikbaar dient te zijn. Daarbij komt dat een gedegen onderzoek naar alle betrokken maatschappelijke kosten en baten een grote onderzoeksinspanning vergt, die alleen bij grote infrastructuurprojecten gebruikelijk is. Het is de vraag of de kosten van een dergelijk onderzoek in verhouding staan tot de nu voorziene uitgaven aan reisinformatie.

43

Waarom wordt alleen de reisinformatie verbeterd op de 50 grootste stations? Welke maatregelen m.b.t. reisinformatie worden er getroffen op de stations die niet bij de 50 grootste horen?

Het doel van het actieplan is groei op het spoor te realiseren door de trein voor steeds meer mensen aantrekkelijk te maken. Met het budget dat daarbij hoort, is er gekozen de maatregelen in te zetten daar waar ze het meeste effect sorteren. Op de grootste stations is dit het meest effectief omdat daar ook de meeste reizigers verblijven en deze qua omvang ook de meeste aandacht verdienen.

44

Waarop baseert u de verwachting dat de OV-chipkaart medio 2009 wordt ingevoerd door de NS en de stadsregio's? Hoe verhoudt deze verwachting

zich met het Aanvalsplan OV-chipkaart en de gerezen problemen met de consumentenorganisaties?

De informatie over de planning van de invoering ov-chipkaart is afkomstig van de organisaties die zijn belast met de daadwerkelijk invoering. Deze verwachtingen worden in het Regieteam nauwgezet gevolgd. In het aanvalsplan worden zaken besproken die cruciaal voor de algemene voortgang en die het vertrouwen in de ov-chipkaart moeten herstellen. Binnenkort ontvangt u het geactualiseerde aanvalsplan. Met het Landelijk Consumenten Overleg (LCO) is overleg. Enkele consumentenorganisaties zijn uit dit overleg gestapt, zoals u is gemeld. Ik ben met deze organisaties in gesprek om tot een oplossing te komen. Bij brief van 7 oktober 2008 (Kamerstuk II 2008–2009, 23 645, nr. 254) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de afspraken die met de decentrale overheden en de consumentenorganisaties zijn gemaakt voor een vervolgoverleg.

45

Op welke wijze houdt u rekening in de begroting voor de komende jaren met de meerkosten OV-Chipkaart (minimaal € 100 miljoen eenmalig, € 18 miljoen structureel) – hoewel nog niet zeker is hoe groot die meerkosten zullen zijn – die zijn verbonden aan het project OV-Chipkaart?

In de begroting is rekening gehouden met € 15 miljoen. Dit bedrag is ook in de go-besluitbrief van juni 2006 in relatie tot eventuele problematiek op het gebied van restwaarde en distributie genoemd. Binnenkort informeer ik uw Kamer nader omtrent de besluiten die in de regiegroep OV chipkaart worden genomen naar aanleiding van de rapportage van de Commissie Kist.

46

Hoe verhoudt het feit dat de stads- en streekvervoerders 0,9% minder passagiers verwachten naar aanleiding van de tariefstijging van de stripkaart in 2009 zich tot de wijze waarop u zegt in te spelen op de groeipotenties in het OV en de wens van de Kamer deze potentie ook daadwerkelijk te benutten, zoals vastgelegd in de motie Duyvendak (31 200 XII, nr. 57)?

Hierover is op 10 september 2008 met de Kamer gesproken in het debat over de tarieven nationale vervoersbewijzen. De gemiddelde tariefstijging van 4,5% voor de nationale vervoerbewijzen in 2009 is conform de uitkomsten van het gebruikelijke model. Een lagere tariefaanpassing zal leiden tot derving van opbrengsten voor de vervoerbedrijven. Dit kan het voorzieningenniveau onder druk zetten, wat weer tot minder reizigersaantallen kan leiden. Overigens investeer ik extra in het regionaal OV in het kader van de MobiliteitsAanpak (zie ook vraag 166).

47

Waar staat en wie beheert de landelijke server reisinformatie? Wie betaalt deze? Hoeveel kost deze?

Van een landelijke server voor actuele reisinformatie is op dit moment nog geen sprake. Voor actuele OV-reisinformatie voor heel Nederland is zo'n server echter onmisbaar. Daarom hebben we in de MobiliteitsAanpak de realisatie van een landelijke server aangekondigd. Samen met decentrale overheden, vervoerders en markt wordt momenteel aan een functioneel ontwerp voor een landelijke server gewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat overheden kaders en randvoorwaarden voor zo'n server afspreken. Wie de landelijke server gaat beheeren wordt op dit moment verkend, maar op basis van de Wet Personenvervoer is het logisch dat vervoerders hier

het voortouw in hebben. Financiering zal daarbij ook aan de orde komen. Overigens worden op dit moment de kosten betaald door de vervoerders.

48

In welk begrotingsjaar wordt de voorgenomen € 20 miljoen uitgegeven voor de verbetering van de reisinformatie (Aanvalsplan Reisinformatie)?

Voor het Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie is in de Mobiliteitsaanpak aanvullend € 30 miljoen gereserveerd. In 2009 zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over het Aanvalsplan en de acties, die zullen worden opgepakt. Het budget zal in principe deze kabinetsperiode, dus uiterlijk 2011, worden uitgegeven.

49

Is de voorgenomen bijdrage voor het vliegveld van de BES-eilanden getoetst aan de richtlijnen die gelden omtrent het verlenen van staatssteun?

De regels over staatssteun, zoals neergelegd in artikelen 87, 88 en 89 van het EG-Verdrag zijn niet van toepassing op de BES-eilanden, omdat de BES-eilanden een LGO-status hebben. Deze status houdt in dat het Europees recht in principe niet van toepassing is.

50

Is de voorgenomen bijdrage voor het vliegveld van de BES-eilanden afhankelijk van de uiteindelijke overeenstemming over de wijziging van de voorgenomen staatkundige structuur?

Vooruitlopend op de toekomstige verantwoordelijkheid voor VenW-aangelegenheden op de BES-eilanden is onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de huidige stand van zaken betreffende de luchtvaart op de BES-eilanden. De uitkomsten van dit onderzoek tonen aan dat een verbetering van de start- en landingsbaan van de luchthaven van Bonaire hoge prioriteit verdient. Gelet op deze toekomstige verantwoordelijkheid en de nu voorziene datum van wijziging van de staatkundige structuur zijn daarom in de Rijksbegroting middelen voor 2009 en 2010 gereserveerd, rekening houdend met de benodigde voorbereidingstijd en de realisatetermin voor de uitvoerende werkzaamheden.

51

Hoeveel kost de ondersteuning door de Inspectie Verkeer en Waterstaat van de scheepvaartdirectie van de BES bij de versterking van het maritiem bestuur?

De Directie Scheepvaart en Maritieme Zaken van de Nederlandse Antillen (waarvan de BES-eilanden op dit moment nog deel uitmaken) wordt sinds mei 2006 ondersteund door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Deze ondersteuning is aangegaan voor een periode van 5 jaar, waarvoor op jaarbasis aan de IVW een bedrag van € 300 000,- beschikbaar wordt gesteld door de Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen (SONA).

52

Over welke maatregelen gaat het wanneer u spreekt over de maatregelen die zijn geïdentificeerd om op Bonaire de zaken te verbeteren, vooruitlopend op uw toekomstige verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid op Bonaire, Sint Eustatius en Saba? Waarom moet Nederland die kosten maken bovenop de afspraken die met de Antillen zijn gemaakt samenhangend met de nieuwe Koninkrijksstructuur? Welk kosten maken de betreffende eilanden zelf om de luchtvaartveiligheid te verbeteren?

Het betreft een aantal maatregelen die gebaseerd zijn op de bevindingen uit het rapport Quick Scan Analyse van de BES-eilanden (november 2007) en zien primair op de implementatie van alle internationale ICAO normen op het gebied van de luchtvaartveiligheid. De kosten voor de opbouw van de nieuwe openbare lichamen zijn niet dezelfde als de kosten waarover met de Nederlandse Antillen in akkoorden afspraken zijn gemaakt samenhangend met de nieuwe Koninkrijksstructuur. De Nederlandse Antillen zijn op dit moment autonoom verantwoordelijk voor de luchtvaart op de eilanden van de Nederlandse Antillen, waaronder de BES-eilanden. Veiligheid staat daarbij voorop en door de Nederlandse Antillen wordt continu gewerkt aan het verbeteren van de luchtvaartveiligheid, binnen hetgeen financieel en materieel haalbaar is.

53

Waarom heeft het kabinet de vliegtax ingevoerd in het licht van het nu ontwikkelde ETS systeem en het feit dat de regering zich bij monde van de minister-president (tijdens het Schiphol diner) heeft uitgesproken tegen stapeling van milieubelastingen in de luchtvaart? Garandeert u afschaffing van de vliegtax op het moment dat een ETS systeem voor de luchtvaart wordt ingevoerd?

De vliegbelasting past in het kader van de vergroening van het belastingstelsel. Bij het Schipholdiner heeft de minister-president erop gewezen aangegeven dat een onnodige stapeling van kosten niet de bedoeling kan zijn. Hij wees er op dat veel zal afhangen van de definitieve vormgeving van ETS, maar hij gaf aan dat invoering van ETS per saldo niet tot stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart mag leiden, welke niet in verhouding staat tot omringende landen. Daarmee is naar mijn mening een duidelijke begrenzing aangegeven voor de kostenontwikkeling.

54

Kunt u voor de jaren 2005 t/m 2008 een overzicht geven van de feitelijke aantallen reizigers en tonnen luchtvracht die de Nederlandse regionale luchthavens en de ons omringende buitenlandse regionale luchthavens, zoals Brussel, Charleroi, Luik, Düsseldorf, Weeze, Köln verwerken?

In de tabellen in de bijlage zijn de aantallen passagiers en de tonnen vracht op de genoemde luchthavens opgenomen voor zover beschikbaar in openbare bronnen (CBS, luchthavens, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen).¹

55

Wat bedoelt u met «onevenredige concurrentienadelen voor de (Nederlandse) luchtvaart» in relatie tot het emissiehandelssysteem? Betekent dit dat u niet vooruit gaat lopen op Europese besluitvorming maar ernaar streeft om binnen Europa gezamenlijk op te trekken? Kunt u nader uiteenzetten hoe u in 2009 wil voorkomen dat Nederland te maken krijgt met onevenredige concurrentienadelen voor de Nederlandse Luchtvaart?

Onevenredige concurrentienadelen ontstaan doordat de (Europese en dus ook de Nederlandse) luchtvaart voor al hun vluchten onder de reikwijdte van het Europese ETS en de daarbij behorende kosten valt, terwijl dit voor niet-Europese concurrenten maar voor een deel van hun vluchten het geval is. Het Europees emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (met ingang van 2012), stelt deelname van niet-Europese maatschappijen op de routes naar en van Europa verplicht. Of die maatschappijen daadwerkelijk tot deelname overgaan en onder welke voorwaarden is nog onbekend. Indien derde landen zich onvoldoende aansluiten, ontstaat er een verstoring in de concurrentie verhoudingen tussen de EU- en niet EU-maat-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

schappijen. Daarnaast bestaat er gevaar voor wijzigingen in vliegpatronen om het Europese emissiehandelssysteem te ontwijken, waardoor deze emissies niet door de Europese emissieplafonds begrensd worden. Dit heeft een nadelig effect op het milieu (carbon leakage) en ondermijnt de effectiviteit van het systeem. Ik heb dan ook aangegeven groot belang te hechten aan een zorgvuldige formulering van (ook) op de luchtvaart toepasbare criteria voor carbon leakage. Dergelijke criteria dienen scherp geformuleerd te worden en zijn bepalend voor de vraag tot hoe ver ETS in de luchtvaart zich in de toekomst kan ontwikkelen. In het kader van de herziening van de algemene ETS-richtlijn (dus voor alle industriële sectoren) speelt het voornemen om na 2013 het aandeel te veilen emissierechten aanzienlijk te verhogen. Nederland zal de EU krachtig steunen bij haar inspanningen om de opname van de luchtvaart in een mondiaal ETS geaccepteerd te krijgen.

56

Garandeert u dat de projecten gericht op het verbeteren van de achterlandverbindingen van de Rotterdamse haven gelijktijdig worden opgeleverd met het gereedkomen c.q. in gebruik nemen van de Tweede Maasvlakte? Welke projecten rekent u concreet daartoe?

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven worden tot 2015 maatregelen genomen voor het wegverkeer, het spoorvervoer en de binnenvaart.

Voor het wegverkeer worden de volgende projecten uitgevoerd:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A15 tussen de Maasvlakte en knooppunt Vaanplein (MAVA). Het traject Vaanplein-Botlek wordt verbreed van 2*3 naar 2*5 rijstroken en de aansluiting op de A29 wordt verbeterd. De bestaande Botlekbrug wordt vervangen door een hogere brug met 2*2 rijstroken en het traject van de Botlek naar de Maasvlakte wordt uitgebreid met een plusstrook. De planning van het project is erop gericht om de capaciteitsvergroting in 2015 beschikbaar te stellen.
- Aanpassing van de aansluiting van het kruispunt N57/N218. Deze wordt in 2010 gestart en gerealiseerd in 2011. In samenhang daarmee wordt ook de aansluiting van de N57 op de Harmsenbrug verbeterd.
- Optimalisering van de IJsselmondse Knoop ter hoogte van Barendrecht.

Daarnaast worden momenteel door «De Verkeersonderneming», het nieuwe samenwerkingsverband tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeente en Stadsregio Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, maatregelen genomen en ontwikkeld die op korte termijn effect hebben op een beter doorstroming op de A15 en het onderliggend wegennet in de Rotterdamse haven. Al met al ga ik er vanuit dat genoemde projecten en de korte-termijn effecten van «De Verkeersonderneming» tijdig soelaas bieden voor de toegenomen vraag vanuit de Tweede Maasvlakte.

Voor het spoor geldt dat de huidige Maasvlakte in principe nu goed bereikbaar is per spoor. Er is nog een aantal verdere verbeteringen voorzien voor de oplevering van de Tweede Maasvlakte.

- De sector werkt zelf aan efficiëntere benutting van het spoor in het havengebied.
- De Havenspoorlijn wordt in de komende periode stapsgewijs omgeschakeld naar ERTMS en 25 kV.
- er loopt een planstudie naar optimalisatie van de Goederencorridor Rotterdam-Genua. Daarin wordt gekeken naar omschakeling van de

laatste gedeelten met nationale systemen bij Kijfhoek en Zevenaar naar 25kV en ERTMS. Realisatie is voorzien in 2010–2012.

- In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt de Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer uitgevoerd. Doel van deze Planstudie is om uiterlijk 2020 toekomstvaste routes op te leveren voor spoorgoederenvervoer naar het Europese achterland waarbij de Betuweroute maximaal wordt benut.
- Tenslotte is (zie pagina 142 van het MIRT-2009) een verkenning opgestart naar de Spoor aansluitingen van de Tweede Maasvlakte. Hierover zal aparte besluitvorming plaatsvinden. Bij deze verkenning wordt gewerkt met een integrale aanpak, waarbij gekeken wordt naar het totale spoorcomplex in het havengebied, alsmede naar het logistieke proces. Eventuele nog niet geadresseerde knelpunten zullen in deze verkenning naar voren komen.

Voor de binnenvaart wordt met de vervanging van de Botlekbrug door een hogere brug (zie hierboven) een belangrijk knelpunt in de vaarweg weggenomen.

57

Wat is de stand van zaken rond de eerste tranche quick wins binnenhavens om zwakke schakels in de logistieke keten te versterken? Kunt u aangeven wat hierin concreet gaat gebeuren in het jaar 2009?

In de bestuurlijke landsdelige MIRT-overleggen van dit najaar staat de verdeling van de financiële middelen voor de eerste tranche quick wins binnenhavens geagendeerd. Zoals gebruikelijk zal de Tweede Kamer over de resultaten van deze overleggen schriftelijk worden geïnformeerd.

58

Wat is de stand van zaken van de in de Beleidsbrief zeevaart aangekondigde subsidieregeling voor «snuffelstages» aan boord van zeeschepen?

De overheid zal financieel bijdragen aan initiatieven op het gebied van kennismakingsstages (snuffelstages) als dit leidt tot oplossing van de arbeidsmarktproblemen. Aan Sociale Partners in de zeevaart en de nautische onderwijsinstellingen zal in november worden gevraagd om hun ideeën hieromtrent te presenteren.

59

Hoe beoordeelt u de toestand van het maritiem onderwijs in Nederland en eventuele krachtenbundelingen van deze scholen onderling? Welke mogelijkheden heeft het ministerie van VenW dan wel van OCW om de scholen te stimuleren tot samenwerking?

Het maritiem onderwijs in Nederland is van hoog niveau. Wel is de relatief lage toeloop van nieuwe studenten een reden tot zorg. De geringe aanwas van Nederlandse zeevarenden zorgt voor een krapte op de arbeidsmarkt, die ook zijn weerslag heeft op de maritieme cluster in Nederland, waarvoor de kennis en ervaring van ex-zeevarenden van groot belang is. Samenwerking is primair een zaak van de scholen zelf. Uiteraard vindt ook nu al samenwerking plaats. Daar waar mogelijk en haalbaar zal de overheid samenwerking verder ondersteunen, bijvoorbeeld door steun te geven aan de ontwikkeling van cursussen die scholen gezamenlijk kunnen gebruiken. Vanuit de overheid worden via de Stichting Nederland Maritiem Land, innovatiesubsidies en het Platform Beta Techniek middelen beschikbaar gesteld om initiatieven op het terrein van samenwerking tussen verschillende nautische opleidingen te ondersteunen.

In 2009 wordt de tonnagetax voor grote schepen en voor scheepsmanagement verlaagd. Wordt deze tax gelijk getrokken met de rest van de EU?

Uit een vergelijkend onderzoek van acht landen, dat als bijlage bij de evaluatie fiscale regelingen zeescheepvaart op 26 september 2007 aan de Kamer is gestuurd (Kamerstuk 2007–2008, 31 200, nr. 4) blijkt dat het Nederlandse tonnageregime minder aantrekkelijk is dan de systemen in België en Cyprus, maar aantrekkelijker dan in Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De tonnageregeling in België is met name aantrekkelijker door het lage tarief voor zeer grote schepen en het vrije moment van toetreding. Cyprus is aantrekkelijk vanwege het lage tarief voor o.a. scheepsmanagement. In overeenstemming met de in de Beleidsbrief Zeevaart opgenomen maatregelen ter verlaging van het tonnagetarief voor zowel grote schepen als scheepsmanagers zijn in het Belastingplan 2009 voorstellen opgenomen die het verschil in tonnagetarief met België respectievelijk Cyprus verkleinen.

Hoeveel bedraagt de «subsidie voor het vergroten van het milieubewustzijn van zeevarenden?» Waarom is dit project nodig, wat gebeurt er precies en waarom steekt de belastingbetaler daar geld in? Hoe wordt de effectiviteit gemeten? Welke «zeevarenden» profiteren precies van die subsidie?

Ter uitvoering van maatregel nr. 28 uit de beleidsbrief Zeevaart is aan de Stichting ProSea voor een periode van vier jaar in totaal € 365 000,— subsidie beschikbaar voor het uitvoeren van het project «Marine Awareness Programma voor Nederlandse Zeevaartscholen 2007–2011». Deze subsidie dekt circa 50% van de totale kosten voor dit programma. De aanvullende financiering wordt door de Stichting ProSea verkregen door fondswerving, sponsoring uit de maritieme sector en bijdragen van betalende deelnemers. Er is grote (internationale) druk om de duurzaamheid van de scheepvaart te verbeteren. Een belangrijk aangrijpingspunt hierbij is het vergroten van het milieubewustzijn van de zeevarenden. Het is hierbij van groot belang dat de zeevarenden voldoende kennis hebben over de werking van het mariene milieu, zodat zij invulling kunnen geven aan hun verantwoordelijkheid op dit gebied. In de internationale regelgeving die de basis vormt voor de opleidingseisen voor zeevarenden ontbreken echter momenteel voorschriften voor een dergelijke bewustwordingsopleiding. Om die reden heeft Nederland in 2007 in de IMO een voorstel ingediend om de regelgeving op dit terrein aan te passen. Dit voorstel wordt meegenomen bij de herziening van dit zgn. STCW Verdrag die thans bij IMO plaatsvindt en in 2012 moet zijn gerealiseerd. Zeevarenden die profijt hebben van de bewustwordingsopleiding zijn alle studenten van de MBO en HBO zeevaartscholen van de schooljaren 2007–2011, aangevuld met deelnemers uit de maritieme sector. De inschatting is dat in de periode 2007–2011 circa 1400 (aankomend) professionals zullen deelnemen aan de opleiding.

Hoeveel fondsen worden beschikbaar gesteld «ter ondersteuning van innovatieve projecten» voor de zeevaart? Over welke innovatieve projecten gaat het? Welke innovatieve projecten zouden zonder deze fondsen geen doorgang vinden? Wat is het beoogde rendement van deze «fondsen»?

In 2007 is de Innovatie-impuls zeevaart van kracht geworden, waarmee voor de periode 2007 tot 2011 € 10 mln beschikbaar is. De regeling heeft concrete projecten opgeleverd, zoals «Ballastloos schip» en «Verminde-

ring energiegebruik van schepen». Deze projecten staan vrijwel allemaal in het teken van het bevorderen van de duurzame ontwikkeling van de zeevaartsector. Het is niet een criterium bij toewijzing of zo'n project alleen doorgaat als er subsidie komt. Subsidiëring is een beloning voor een goed opgezet project. Duidelijk is dat het rendement tweërlei is. Enerzijds leveren innovaties betere milieuprestaties op, anderzijds worden ook kostenbesparingen gerealiseerd bijvoorbeeld op het gebied van brandstofgebruik.

63

Wordt de AMvB Waterbesluit (op grond van de Waterwet) voorgehangen bij de Kamer?

Omdat dit implementatie van de Europese richtlijn stedelijk afvalwater betreft, is ingevolge artikel 1:8 van de Algemene wet bestuursrecht de verplichting tot voorhangen niet van toepassing. Het Waterbesluit zal enige bepalingen over het storten van stoffen in zee bevatten. Deze bepalingen worden echter ongewijzigd overgenomen uit de wijziging van de Wet verontreiniging zeewater, die begin dit jaar is aangenomen en op 1 oktober in werking is getreden. Het voorhangen van de betreffende bepalingen in het Waterbesluit wordt, gezien deze voorgeschiedenis, niet nodig geacht.

64

Wat wilt u aan de situatie doen dat door de nieuwe Waterschapswet en de nieuwe kostentoedelingverordeningen de kosten voor onder andere de LTO stijgen?

Onderdeel van de nieuwe Waterschapswet en de daaraan gekoppelde nieuwe kostentoedelingverordeningen is een vereenvoudiging van het belastingstelsel van de waterschappen. Ook wordt de beleidsvrijheid van de waterschappen ingeperkt door meer zaken op wetsniveau te regelen. Elke verandering en zeker een vereenvoudiging in belastingssystematiek geeft lastenverschuivingen. In de memorie van toelichting en tijdens de behandeling van het genoemde wetsvoorstel is hierbij uitgebreid stilgestaan. De signalen die ook de regering heeft ontvangen over het optreden van lastenverschuivingen zijn in lijn met de inschattingen die vooraf zijn gemaakt. De precieze consequenties van de uniformering van de tarieven zijn thans nog niet duidelijk. Veel waterschappen hebben de nieuwe tarieven nog niet formeel vastgesteld en er vindt, nog veel bestuurlijke discussie over plaats. Overigens zijn er ook leden van de LTO voor wie de tarieven zullen dalen.

65

Wanneer wordt het Deltafonds operationeel? Als dat na 2012 is, hoe wordt de periode tussen 2012 (uitvoering volgend Hoogwaterbeschermingsprogramma op basis van derde ronde toetsing primaire waterkeringen) tot het van kracht worden van het Deltafonds financieel overbrugd?

Het kabinet heeft toegezegd in 2009 met een wetsvoorstel te komen, waarin ook een solide financiële basis voor het Deltaprogramma geregeld wordt. Besluitvorming over de invulling daarvan dient in de komende maanden plaats te vinden. Het is op dit moment nog niet aan te geven hoe deze financiële basis precies vormgegeven wordt, en op welke termijn dit operationeel wordt. Tot die tijd zullen waterveiligheidsmaatregelen op de gangbare wijze bekostigd worden.

66

Hoe bewaakt u de voortgang van de projecten Ruimte voor de Rivier, Maaswerken en het Hoogwaterbeschermingsprogramma dusdanig dat deze in 2020 afgerond zijn?

Voor de uitvoering van deze programma's zijn afzonderlijke project-directies gevormd die de voortgang bewaken. Voor de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat een programmabureau gevormd. Dit programmabureau heeft de opdracht om de projecten van de waterschappen en Rijkswaterstaat, die op het Hoogwaterbeschermingsprogramma staan, en dus in aanmerking komen voor rijkssubsidie, in de voorbereiding en de uitvoering te faciliteren. Het programmabureau rapporteert jaarlijks in september over de voortgang en de risico's, inclusief de beheersing daarvan, van het programma en legt hierover binnen Verkeer en Waterstaat verantwoording af. Op grond van deze rapportage, wordt de Tweede Kamer geïnformeerd. Informatie over de Maaswerken en het programma Ruimte voor de Rivier ontvangt de Tweede Kamer in het kader van de Regeling grote projecten.

67

Voorziet de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (die in 2009 geïmplementeerd dient te zijn) erin dat ook de landen in het «achterland» voldoende maatregelen nemen om de verhoogde afvoer te reduceren?

De Richtlijn schrijft geen concrete doelstellingen voor zoals het reduceren van afvoer. Lidstaten bepalen zelf welke doelstellingen en maatregelen zij willen treffen. De Richtlijn voorziet erin dat Lidstaten – dus ook die in het achterland – overstromingsrisico's in kaart brengen en een plan per stroomgebied opstellen voor het beheer van die risico's. Er moet gestreefd worden naar een gezamenlijk plan waarin landen verplicht doelen en maatregelen afstemmen. Belangrijk punt van aandacht hierbij is dat maatregelen in de ene Lidstaat het risico in een andere Lidstaat niet aanzienlijk mogen vergroten. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van klimaatverandering. Binnen bovengeschetst kader kunnen in internationaal overleg ook afvoerreducerende maatregelen aan de orde komen.

68

Is er een derogatie mogelijk bij de Kaderrichtlijn Mariene Strategie inzake het bereiken van een goede milieutoestand op de Noordzee in 2020?

Ja, in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie is in artikel 14 «uitzonderingen» opgenomen dat een lidstaat binnen zijn mariene wateren gevallen kan aanwijzen waar om bepaalde redenen de milieudoelen of de goede milieutoestand niet in alle opzichten door middel van door die lidstaat genomen maatregelen kunnen worden bereikt of niet binnen het betrokken tijdschema kunnen worden bereikt. De lidstaten zijn niet verplicht om specifieke acties te ondernemen wanneer er geen significant risico voor het mariene milieu bestaat of wanneer de kosten onevenredig zijn gelet op het risico voor het mariene milieu, en op voorwaarde dat er geen verdere achteruitgang is.

69

Kunt u een toelichting geven op de voorgenomen wijziging van het besluit Rijksrivieren? Hoe gaat u de gang van zaken rond de communicatie over deze wijziging met de betrokken gemeenten, provincies en waterschappen in de toekomst voorkomen?

Het Besluit rijksrivieren is een algemene maatregel van bestuur (amvb) met de grondslag in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr). Het besluit rijksrivieren regelt:

- a. de begrenzing van het rivierbed van de grote rivieren, waar dijken als primaire kering ontbreken (artikel 1a Wbr);
- b. de uitzonderingsgebieden voor die delen van het rivierbed waar geen vergunning op basis van de Wbr wordt verlangd (artikel 2a Wbr).

De begrenzing van de uitzonderingsgebieden gebeurt volgens de elementen «ruimte van het rivierbed» en «ligging van bebouwd gebied». Het huidige Besluit rijksrivieren (inclusief de kaarten) dateert uit 2001. Voor de begrenzingen van het rivierbed en de uitzonderingsgebieden is destijds gebruik gemaakt van rivierkundige modelgegevens van voor 1998. Deze gegevens zijn verouderd en komen niet altijd meer overeen met de nieuwste inzichten en modelgegevens. De begrenzing van het rivierbed en de aangewezen uitzonderingsgebieden zijn door veranderingen in de rivier, klimaat, de maatgevende afvoeren, en nieuwe inzichten aan veranderingen onderhevig. Uit de toepassingspraktijk bleek tevens een herziening noodzakelijk. De begrenzing van het rivierbed is op verschillende plaatsen onlogisch gelegen, bijvoorbeeld gedeeltelijk over een woonhuis waarbij alleen de voorkant van de woning in het rivierbed ligt en Wbr-vergunningplichtig is. De begrenzing van het rivierbed wordt met de herziening van het Besluit rijksrivieren aangepast, waarbij wordt aangesloten bij wegen en perceelsgrenzen. Het grootste deel van dergelijke wijzigingen betreft de onbedijkte Maas in Limburg. Ten aanzien van de uitzonderingsgebieden is de begrenzing conform de wettelijke elementen van «voldoende ruimte van het rivierbed» en «ligging van bebouwd gebied» herzien. Dit betreft met name wijzigingen langs de onbedijkte Maas. Voor de waterveiligheid is het van belang dat voor de toekomst rekening wordt gehouden met toenemende piekafvoeren van de rivieren waarbij voldoende ruimte in het rivierbed beschikbaar is voor het afvoeren en bergen van hoogwater. Dit betekent concreet dat de huidige niet bebouwde ruimte in het rivierbed beschikbaar dient te blijven voor de afvoer en berging van hoogwater. De Wbr-vergunning is hierbij het geëigende instrument. Een aantal van de niet bebouwde gebieden in het rivierbed is in het verleden als «uitzonderingsgebied van de Wbr-vergunningplicht» aangewezen. Door de noodzaak van het beschikbaar houden van de ruimte voor de afvoer en berging van rivierwater is voor deze gebieden de uitzondering op het Wbr-vergunningvereiste komen te vervallen. In het kader van het algemeen belang van waterveiligheid voor de lange termijn, acht ik wijzigingen van begrenzingen van het rivierbed en de uitzonderingsgebieden noodzakelijk. Ik ben mij bewust dat de voorgenomen wijzigingen van begrenzingen ingrijpend kunnen zijn voor de lokale overheden. Ondanks de niet aanwezige wettelijke grondslag voor het voeren van een openbare bezwaar en beroepsprocedure voor een besluit tot wijziging van een amvb als het Besluit rijksrivieren, heb ik de decentrale overheden geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen. De decentrale overheden is de mogelijkheid geboden om via een hyperlink op de internetsite te reageren op het voorgenomen besluit tot wijziging van het Besluit rijksrivieren en de daarbij behorende kaarten. Verschillende overheden uit met name het Benedenrivierengebied en de Maas hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. De overheden zijn over het algemeen tevreden over de georganiseerde consultatie. Wel gaven een aantal gemeenten aan de reactietijd kort te vinden. Bij één gemeente leefde bezwaar over de wijze van consultatie. Naast opmerkingen van algemene aard betreffen de reacties inhoudelijke vragen en constatering omtrent het Besluit rijksrivieren en de daarbij behorende kaarten. Indien uit de inhoudelijke reacties van de overheden feitelijke onjuistheden blijken, dan zal het Besluit rijksrivieren hierop aangepast worden. Gezien de algemene tevredenheid over de georganiseerde

consultatie, zal ik ook in de toekomst de decentrale overheden in dergelijke vorm consulteren. Ik zal daarbij rekening houden met de behoefte aan een langere reactietijd.

70

Wat houden de innovatieprogramma's «Building with Nature» en «Flood-control 2015» precies in? Waaraan wordt de € 20 miljoen besteed die het Rijk hieraan uitgeeft? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het programma «innovatie Deltatechnologie» omvat de activiteiten die in de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIA-W) worden aangekondigd. De MIA-W wordt in de tweede helft van 2008 met betrokken partijen verder uitgewerkt tot een programma met concrete projecten. Voor die projecten is in totaal tot 2013, 40 miljoen Euro beschikbaar: een eerste tranche van 15 miljoen (2008–2012) en, na een midterm-review, eventueel een tweede tranche van 25 miljoen (2010–2012). De 15 miljoen uit de eerste tranche zal in ieder geval gebruikt worden voor de uitvoering van de eerste fase van de reeds gestarte programma's «Building with Nature» en «Flood Control 2015» «Building with Nature» heeft tot doel kust-, delta-, en riviergebieden duurzaam in te richten. «Flood Control 2015» is erop gericht innovatieve alternatieven te bieden voor het beheer van waterkeringen in Nederland, onder meer door de inzet van sensoren en computersimulatie. De genoemde innovaties maken meer en beter gebruik van de natuurlijke processen en leveren betere informatie over de dijksterkte en dijkbelasting. Beide dienen daarmee de waterveiligheid.

71

Hoe gaat u de synergie tussen de KRW-doelen en andere doelen zoals klimaatadaptie, waterveiligheid, stedelijke vernieuwing, natuur en recreatie bevorderen?

De synergie tussen de rijksdoelen wordt bevorderd door vanuit de «enveloppe Water en Kust» uit het Beleidsprogramma van dit Kabinet 115 miljoen euro ter beschikking te stellen voor Kaderrichtlijn Waterprojecten die tevens ook bijdragen aan andere rijksdoelen zoals bijvoorbeeld recreatie en natuur en het voorkomen van wateroverlast. Om maximale synergie te genereren worden de financiële middelen voor het landelijk gebied daarom ook via het Investeringsbudget Landelijk Gebied ter beschikking gesteld. Voor het stedelijk gebied volgt zo spoedig mogelijk een passende regeling.

72

Waar wordt de € 115 miljoen die in de periode tot 2011 voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water beschikbaar is voor het bereiken van «synergie» precies aan uitgegeven? Kunt u een overzicht geven van de baten en motiveren waarom de baten opwegen tegen de gemaakte kosten? Wat merkt de burger hiervan?

Het genoemde bedrag wordt besteed aan KRW-projecten die tevens ook andere rijksdoelen dienen en door het bredere doelbereik meer waarde genereren. In het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn water is een ex ante evaluatie opgesteld waarin de meerwaarde van synergie is aangegeven. De projecten zijn voorgedragen door de Regionale Bestuurlijke Overleggen (RBO's) en beoordeeld door een onafhankelijke Beoordelingscommissie Synergiegelden. Het programma is getoetst aan de criteria voor de besteding van middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking. Het geld dient daarmee tevens doelen die gericht zijn op de verbetering van de omgevingskwaliteit waar de burger profijt van heeft.

Op welke innovaties doelt u concreet waar het gaat om de € 75 miljoen die beschikbaar is om innovaties te stimuleren die «de uitvoering van de KRW goedkoper maken»? Waar gaan die 75 miljoen naartoe en wat levert het op? Kunt u gemotiveerd aangeven dat de baten de kosten overstijgen? Wat merkt de burger hier concreet van?

De € 75 miljoen is beschikbaar voor innovaties die bijdragen aan een «doorbraak» voor de aanpak van een aantal hardnekkige knelpunten bij de uitvoering van de KRW. Het gaat daarbij vooral om de onnatuurlijke inrichting van onze wateren en het terugdringen van de verontreiniging van het water vanuit de waterketen en door diffuse bronnen zoals «landbouw» en «verkeer en vervoer». Het innovatiegeld dat hiervoor is gereserveerd wordt verdeeld via twee tenders. De regeling voor de eerste tender is inmiddels gepubliceerd. Hierop zijn ruim negentig innovatievoorstellen binnengekomen. SenterNovem voert de regeling uit en is momenteel bezig met het beoordelen en prioriteren van de innovatievoorstellen. Dit traject neemt enkele maanden in beslag en wordt naar verwachting begin 2009 afgerond. Dan komt er dus een eerste zicht op de concrete innovaties die financieel worden gestimuleerd, de verwachte kosten-batensaldo's en de betekenis van de innovaties voor de burger. De tweede tenderregeling volgt in de loop van 2009. In 2012 vindt een eindevaluatie plaats.

Wat houdt het «interdepartementale stimuleringsprogramma Partners voor Water» concreet in? Welke bijdrage heeft dit programma concreet reeds geleverd aan het oplossen van de wereldwaterproblematiek? Hoeveel geld is met dit programma gemoeid, uit welke begroting(en) wordt het gefinancierd en waar gaat het geld precies naartoe? Aan de hand van welke criteria besluit het kabinet dit programma (dat in 2009 afloopt) eventueel te verlengen? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het programma Partners voor Water 2005–2009 richt zich op het bundelen van krachten om de internationale positie van de Nederlandse watersector (overheid, bedrijfsleven, kennisinstututen en NGO's) te verbeteren en zo een bijdrage te leveren aan oplossing voor de wereldwaterproblematiek. Het Programma Partners voor Water stimuleert vernieuwende waterprojecten van samenwerkende Nederlandse partners, om de Nederlandse watersector verder te profileren in het buitenland en de Nederlandse deskundigheid in te zetten. De afgelopen jaren heeft het Programma Partners voor Water onder meer het volgende opgeleverd:

- Het agenderen van publiek-private samenwerking om de Millennium Ontwikkelingsdoelstellingen te realiseren door het opzetten van WASH-secretariaat; dit secretariaat stimuleert, coördineert, jaagt initiatieven aan en brengt deze samen om duurzame drinkwatervoorziening en sanitatie te realiseren in ontwikkelingslanden.
- Het onder de aandacht brengen van de Nederlandse kennis op het gebied van klimaatadaptatie met behulp van het Co-operative Programme on Water and Climate
- Het opzetten van het innovatieprogramma watertechnologie (drinkwater, afvalwater en industriewater), waarbij onder andere wordt gewerkt aan ruimte voor innovaties en de internationale inzet van waterschappen en drinkwaterbedrijven. Binnen de stimuleringscomponent van het programma zijn in de periode november 2005 tot september 2008 66 projecten in uitvoering genomen in 23 landen. Het budget voor het programma Partners voor Water bedraagt 49 miljoen euro over de periode 2005 t/m 2009. De financiering is beschikbaar gesteld uit HGIS-middelen (Homogene Groep Internationale Samenwerking) met steun van de ministeries Verkeer en Waterstaat, Buitenlandse Zaken inclusief Ontwikkelingssamenwerking, Economische

Momenteel wordt het programma PvW2 geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid. Op basis hiervan wordt besluitvorming over verlenging voorbereid. De Nederlandse burger profiteert mee van een sterke watersector in termen van bijvoorbeeld werkgelegenheid. De burgers van de partnerlanden profileren van beter watermanagement.

75

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is rond de afspraken met de decentrale overheden over het laten dalen van het aantal verkeersslachtoffers?

Ja; in de NMB-vergadering van 25 september 2008 hebben de decentrale overheden ingestemd met aanscherping van de doelstelling 2020 naar maximaal 500 verkeersdoden

76

In hoeverre wordt rond de invoering van het alcoholslot gewerkt aan een sociaal programma om recidivisten af te helpen van hun verslaving?

Dit komt aan de orde bij het wetsvoorstel alcoholslotprogramma. In de memorie van toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan.

77

Kunt u aangeven hoe in 2009 uitvoering wordt gegeven aan het verzoek van de Kamer om bij een succesvolle pilot voor de inzet van speekseltesten tegen drugsgebruik in het verkeer, drugsmisbruik – alsmede bewust risicovol verkeersgedrag in het verkeer – mee te nemen in het zogenaamde puntenrijbewijs?

De recidiveregeling, die ziet op alcoholgerelateerde verkeersdelicten, treedt naar verwachting eind 2009 in werking. Momenteel wordt onderzocht of de regeling in de toekomst kan worden uitgebreid met andere ernstige verkeersdelicten, zoals forse snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom. Daarnaast heeft het de voorkeur van mijn ambtgenoot van Justitie en mij om de regeling ook uit te breiden met het rijden onder invloed van drugs. Of dit mogelijk is zullen we bezien als in de eerste helft van 2009 de resultaten van de momenteel lopende pilot met speekseltesten om drugsgebruik door bestuurders vast te stellen, bekend zijn. Als wij hiertoe besluiten zal een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 worden voorbereid.

78

Kunt u aangeven wat de reikwijdte en insteek van het, tijdens het AO strategie verkeersveiligheid van 23 september 2008 toegezegde onderzoek naar het asoslot wordt en wanneer de Kamer de uitkomsten hiervan tegemoet kan zien?

Het onderzoek zal zich onder meer richten op de technische mogelijkheden van een «asoslot», de doelgroep, op basis van welke overtredingen de maatregel opgelegd zou kunnen worden en hoe een en ander past binnen het juridisch kader (ook samenhang met maatregelen als EMG, puntenstelsel en alcoholslot). Eind 2009 wordt u hierover geïnformeerd.

79

Kunt u aangeven per wanneer de verplichting om een veiligheidsmanagementsysteem voor te leggen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor de andere delen van het luchtvaartstelsel zal gaan gelden? Welke

andere delen betreft het dan?

Het luchtvaartstelsel is grofweg in te delen in de volgende delen:

- ontwerp en productie van vliegtuigen
- operatie en onderhoud van vliegtuigen
- luchtverkeersleiding
- luchthavens

Voor alle bedrijven in de luchtvaart bestaat al jaren de verplichting tot het hebben van een kwaliteitsmanagementsysteem. Deze verplichting is gebaseerd op de regelgeving van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en is uitgewerkt in Europese of nationale regelgeving. Een veiligheidsmanagementsysteem bestaat grotendeels uit een kwaliteitsmanagementsysteem, aangevuld met een aantal elementen specifiek gericht op veiligheid. Na implementatie zal ook op het veiligheidsmanagementsysteem door de luchtvaartautoriteiten worden toegezien. Voor luchtverkeersleiding en luchthavens is de verplichting tot het hebben van een veiligheidsmanagement systeem reeds ingevoerd. Voor luchtverkeersleiding is dit op basis van Europese wetgeving en voor luchthavens op basis van een nationale regeling. De inspectie is belast met de certificering en het houden van toezicht op deze regelgeving. Voor ontwerp en productie van vliegtuigen bestaan wel eisen ten aanzien van het kwaliteitsmanagement, maar zijn de (internationale) eisen voor het hebben van een veiligheidsmanagementsysteem nog niet vastgelegd. De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO heeft in december 2007 voorstellen met betrekking tot veiligheidsmanagementsystemen gedaan, die per november 2010 van kracht zullen worden. Deze voorstellen zullen nog vastgelegd moeten worden in EU regelgeving, omdat voor dit deel van het luchtvaartstelsel EASA de competentie bezit. Voor de operatie en het onderhoud van vliegtuigen heeft ICAO in zijn regelgeving (Annex 6) opgenomen dat de luchtvaartautoriteiten per 1 januari 2009 van luchtvaartmaatschappijen eisen dat zij een veiligheidsmanagementsysteem implementeren, dat acceptabel is voor de autoriteiten van de Staat. De ICAO regels uit Annex 6 zullen in Europa geïmplementeerd worden in Europese regels (EASA-OPS). In de huidige Europese regels, EU-OPS, zijn de eisen met betrekking tot veiligheidsmanagement nog niet zo ver uitgewerkt als ICAO dat heeft gedaan. In overleg met de sector zal de Inspectie in 2009 starten met de implementatie van veiligheidsmanagement, voortvloeiend op de EASA-OPS regelgeving.

80

Wat zijn de gevolgen voor de administratieve lasten wanneer vanaf 2009 iedere operator in de luchtvaart een veiligheidsmanagementsysteem ter goedkeuring aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat moet voorleggen? Waarom is dit systeem ingevoerd? Hoe wordt willekeur voorkomen als de Inspectie per bedrijf een «acceptabel» niveau van veiligheid kan opleggen? Wat zijn de consequenties indien geen goedkeuring van VenW wordt verkregen? Is een dergelijk systeem ook in andere Europese landen operationeel? Gaat de Inspectie, net zoals bij vervoer gevaarlijke stoffen, de toezichtlast voor goed presterende bedrijven verminderen c.q. goed presterende bedrijven ontzien?

Waarom is dit veiligheidsmanagementsysteem ingevoerd?

Het systeem wordt ingevoerd om de veiligheid in de luchtvaart proactief te verbeteren. Het veiligheidsmanagementsysteem laat bedrijven systematisch en procesmatig denken over veiligheid. Het sluit bovendien aan bij de eisen van kwaliteitssystemen die in Europa al jarenlang worden geëist. Daarnaast verplicht ICAO Annex 6, de ICAO lidstaten om veiligheidsmanagementsysteem voor 1 januari 2009 in te voeren voor de operatie en onderhoud van vliegtuigen.

De invoering van een veiligheidsmanagementsysteem bij de luchtvaartsector is onlosmakelijk verbonden met het «State Safety Program» (SSP) . In dit «State Safety Program» moet de staat aangeven wat het acceptabele niveau van veiligheid is voor het betreffende land. Dit State Safety Program wordt voor Nederland in 2009 opgesteld in de vorm van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2010–2015.

Is een dergelijk systeem ook in andere Europese landen operationeel?
ICAO eist dat de lidstaten als onderdeel van het SSP per 1 januari 2009, voor de operatie en het onderhoud van vliegtuigen een SMS hebben ingevoerd. Aangezien EASA nog bezig is om de ICAO eisen te vertalen naar Europese regelgeving , zijn andere Europese landen wel bezig om stappen te maken maar wordt vooral gekozen voor een Europese benadering. Bij ICAO moet deze aanpak per 1-1-2009 bekend zijn gesteld door de individuele staten.

Wat zijn de gevolgen voor de administratieve lasten wanneer vanaf 2009 iedere operator in de luchtvaart een veiligheidsmanagementsysteem ter goedkeuring aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat moet voorleggen?
Het veiligheidsmanagementsysteem (het zogenaamde Safety Management System SMS) is een combinatie van het bestaande kwaliteitssysteem (90%) met daaraan toegevoegd Risk analyses (RA)(5%) en Hazard analyses (HA)(5%). Het opzetten van een veiligheidsmanagementsysteem zal ieder bedrijf eenmalig moeten doen, waarna het bedrijf het veiligheidsmanagementsysteem moet onderhouden.
Bij het inrichten van het toezicht op dit nieuwe systeem is de beperking van de administratieve lasten een doelstelling.

Gaat de Inspectie, net zoals bij vervoer gevaarlijke stoffen, de toezichtlast voor goed presterende bedrijven verminderen c.q goed presterende bedrijven ontzien?

Ja. Dit is inherent aan het toezicht gebaseerd op risicoanalyse.

Hoe wordt willekeur voorkomen als de Inspectie per bedrijf een «acceptabel» niveau van veiligheid kan opleggen?

Zoals eerder aangegeven zal de staat een acceptabel niveau van veiligheid moeten vaststellen. Het acceptabele niveau van veiligheid voor een specifiek bedrijf zal hiermee een verbinding hebben, met daarnaast bedrijfs-specifieke onderdelen.

Hiervoor zal gekeken moeten worden naar o.a. de aard, grootte en complexiteit van het bedrijf. De door de luchtvaartmaatschappijen opgestelde veiligheidsmanagementsystemen zullen daarnaast worden getoetst aan het ICAO Safety Management Manual.

Wat zijn de consequenties indien geen goedkeuring van Ven W wordt verkregen?

Onder de huidige regelgeving moeten de vergunninghouders al een goedgekeurd kwaliteitssysteem hebben. De huidige regelgeving is gebaseerd op de Verordening (EEG) 3922/91 (EU-OPS) artikel 1.035 inzake kwaliteitssystemen.

Indien geen goedkeuring wordt verkregen van V en W betekent dit dat er geen zekerheid bestaat omtrent de wijze waarop de veiligheid en het (systeem)denken daarover binnen het bedrijf van de vergunninghouder is geborgd. Het desbetreffende bedrijf zal dan met een beter plan moeten komen.

81

Wat houdt het programma «innovatie Deltatechnologie» precies in? Waar gaat de 15 miljoen naartoe die in 2009 aan de begroting is toegevoegd? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het programma «innovatie Deltatechnologie» omvat de activiteiten die in de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIA-W) worden aangekondigd. De MIA is onderdeel van het kabinetsproject Nederland Ondernemend Innovatieland (NOI). Doelstelling van de MIA-W is het verbinden van maatschappelijke en economische ambities op het gebied van water. De MIA-W wordt in de tweede helft van 2008 met betrokken partijen verder uitgewerkt tot een programma met concrete projecten. Voor die projecten is in totaal tot 2013 40 miljoen Euro beschikbaar: een eerste tranche van 15 miljoen (2008–2012) en, na een midterm-review, eventueel een tweede tranche van 25 miljoen (2010–2012). De 15 miljoen uit de eerste tranche zal in ieder geval gebruikt worden voor de uitvoering van de eerste fase van de reeds gestarte programma's «Building with Nature» en «Flood Control 2015». «Building with Nature» heeft tot doel kust-, delta-, en riviergebieden duurzaam in te richten. «Flood Control 2015» is erop gericht innovatieve alternatieven te bieden voor het beheer van waterkeringen in Nederland, onder meer door de inzet van sensoren en computersimulatie. De genoemde innovaties maken meer en beter gebruik van de natuurlijke processen en leveren betere informatie over de dijksterkte en dijkbelasting. Beide dienen daarmee de waterveiligheid. Waterveiligheid is van levensbelang voor de burger.

82

Kunt u precies aangeven naar welke decentrale overheden c.q. naar welke OV bedrijven de € 16 miljoen, die in verband met «klimaatverbetering voor het streekvervoer» aan de begroting 2008 van VenW zijn toegevoegd, wordt doorgesleuteld? Welke verdeelsleutel wordt daarbij gehanteerd? Kunt u zowel de noodzaak als de hoogte van dit bedrag motiveren? In hoeverre zal «het klimaat» binnen het streekvervoer zijn verbeterd na aanwending van deze gelden?

De 16 miljoen Euro wordt verdeeld over de OV-autoriteiten (provincies en Wgr-plusregio's) via de gebruikelijke verdeelsleutel, zoals die in de BDU wordt gehanteerd. Bij brief van 18 juni 2008 heb ik u aangegeven het nodig te achten partijen te stimuleren, zodat concessieverleners (centrale overheden) en concessiehouders afspraken maken over de te hanteren indexering, over brandstofkosten als ook over investeringen in milieuvriendelijk vervoer.

83

Waardoor is bij de baten-lastendienst Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2007 een nadelig saldo ontstaan? Waarom was dit niet voorzien? Waarom wordt dit niet binnen de baten-lastendienst opgelost? Welke interne kostenbesparende maatregelen zijn genomen om vanaf 2008 een positief saldo te realiseren? Welke prikkel heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat om zo kostenefficiënt mogelijk te werken?

In 2007 is de IVW gestart als baten/lastendienst. De overgang van een kas/verplichtingen naar een baten-lastenstelsel leidde tot éénmalige (financiële) aanloopproblemen, zoals de omslag van uitgaven naar kosten, investeringen, afschrijvingen.

Er is in 2007 een negatief resultaat ontstaan omdat:

- de kosten hoger zijn uitgevallen dan voorzien, omdat de Inspectie in de loop van 2007 meer taken voor het departement heeft dan was gepland;
- de opbrengsten uit tarieven lager uit zijn gevallen omdat de kostendekkendheid nog niet geheel op het gewenste niveau was, en er voor een aantal producten in 2007 nog geen wettelijke basis was om ze te kunnen tarifieren;
- niet alle geplande investeringen op het gebied van ICT konden geacti-

veerd worden, waardoor deze kosten direct ten laste van het resultaat zijn gebracht.

Dit nadelig saldo was niet voorzien. Aangezien een baten/lastendienst geen negatief vermogen kan hebben, is het negatieve eigen vermogen door het moederdepartement aangevuld.

Om toekomstige tekorten te voorkomen zijn de volgende maatregelen getroffen:

- begin 2008 zijn binnen de IVW de interne ramingen (met name de uitbestedingskosten) neerwaarts bijgesteld om de kosten te beheersen;
- in 2008 is sterk gestuurd op vermindering van het aantal fte's;
- er wordt kritisch gekeken naar de kostenopbouw van de IVW, waarbij de kostenopbouw wordt vergeleken met onder andere de baten/lastendiensten RWS en KNMI. Op basis van de vergelijking van de kosten wordt bezien of de kostenopbouw reëel is en welke mogelijkheden er zijn voor verdere kostenreductie en efficiency.
- werkzaamheden worden in toenemende mate in lijn gebracht met de afgesproken financiering.

Naast de prikkels die uitgaan van deze maatregelen t.a.v. kostenbeheersing zijn er ook prikkels vanuit de sector en vanuit het moederdepartement om IVW zo kostenefficiënt mogelijk te laten werken.

84

Kunt u ingaan op de mutaties in Hoofdstuk XII ten opzichte van de Voorjaarsnota ten aanzien van de 2de Coentunnel? Wat is de stand van zaken bij de DBFM-constructie van de 2de Coentunnel?

De begrotingstechnische mutatie op HXII tav de 2e Coentunnel (blz. 21) heeft enkel betrekking op het gewijzigde kasverloop bij dit project door de omzetting van een reguliere kortlopende kasreeks naar een DBFM-constructie met een langlopende kasreeks (beschikbaarheidsvergoeding). Totaal is hiermee € 2 117 mln. gemoeid, zie MIRT, blz. 163. Het betreft een per saldo budgetneutrale operatie. Het levert geen middelen op maar gaat ook niet ten koste van toekomstige ruimte. Het kasritmeverschil wordt verwerkt via de algemene middelen (i.c. artikel 39.01 Bijdragen aan IF). Het contract is afgesloten op 22 april jl. Het Consortium heeft inmiddels het beheer en onderhoud van het bestaande areaal overgenomen en is bezig met het ontwerp van de 2e Coentunnel.

85

Kunt u een overzicht geven van alle door het ministerie van VenW c.q. uit de begroting van VenW ingestelde c.q. gefinancierde adviesorganen, (tijdelijke) commissies, (Rijks)adviseurs, Comités, ambassadeurs, task-forces etc. en per orgaan de daaraan verbonden jaarlijkse kosten in beeld brengen (ook incidentele subsidies vermelden)? Kunt u aangeven op welke beleidsartikelen deze kosten drukken en welke van deze organen wettelijk verplicht zijn?

Antwoord op de vragen 85, 85, 87, 88 en 91

Het subsidie-instrumentarium staat in principe open voor alle aanvragers die aan de voorwaarden van regelingen voldoen. Van incidentele subsidies die worden aangevraagd op grond van regelingen, kan ik voor het begrotingsjaar 2009 niet vooraf aangegeven welke aanvragers subsidie zullen ontvangen.

Ik ben zeer terughoudend met het verstrekken van meerjarige subsidies en bijdragen. Hieronder noem ik enkele organisaties waaraan ik meerjarig subsidie verstrek omdat hun inzet een structurele bijdrage levert aan de V&W-doelen. Daarnaast geef ik enkele voorbeelden van contributies die V&W voldoet aan organisaties waarin V&W participeert.

Op het gebied van commissies en adviesraden gaat het bijvoorbeeld om de (wettelijk verplichte) Raad voor de Scheepvaart. Deze Raad ontvangt € 272 000 per jaar. Dit wordt verantwoord op artikelonderdeel 41.03. Een ander voorbeeld is de wettelijk verplichte Commissie Tunnelveiligheid. Deze commissie ontvangt een bijdrage van €453 000. Dit wordt verantwoord op artikelonderdeel 34.01. Ook kan ik in dit verband de Nationale Havenraad noemen die € 30 000 ontvangt via artikelonderdeel 35.02 en € 762 000 via artikelonderdeel 41.01.

Er zijn ook maatschappelijke organisaties die een subsidie ontvangen. In dit kader noem ik bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland (€ 4,3 mln., artikelonderdeel 32.01) en Team alert (€ 375 000, artikelonderdeel 32.01) die zich inzetten voor de verkeersveiligheid. Team alert richt zich hierbij specifiek op jongeren. Aan Milieudefensie verstrek ik geen subsidie. Hierover heb ik u naar aanleiding van vragen van de leden Koopmans en Spies uitgebreid geïnformeerd (zie Aangangsel der Handelingen 2008–2009, nr. 131).

Er zijn ook organisaties en instituten die meerjarig subsidie ontvangen voor kennisontwikkeling en onderzoek. Het gaat onder andere om het SWOV dat zich inzet voor de bevordering van de verkeersveiligheid. (€ 4,3 mln, artikelonderdeel 32.01), de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek die zich richt op het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad, (1,6 mln, artikelonderdeel 41.01) en Deltares dat zich richt op het Lange Termijn en Strategisch Onderzoek voor deltavraagstukken (beta en gamma- kennis) ten behoeve van werkbaar en leefbaar houden van de Nederlandse Delta. (€ 7,6 mln.)

Er zijn ook internationale organisaties die een meerjarige bijdrage van V&W ontvangen. Het gaat bijvoorbeeld om een bijdrage van €350 000 (artikelonderdeel 33.03) ten behoeve van het opleidingsinstituut EASA van het European Aviation Safety Agency. Daarnaast betaalt V&W contributie aan bijvoorbeeld de International Maritime Organization (€ 416 000, artikelonderdeel 33.02) en de International Civil Aviation Organization (€ 1 mln., artikelonderdeel 33.03) Voorbeelden van subsidieregelingen zijn de «Subsidieregeling Baggeren bebouwd gebied» ten behoeve van het inlopen van achterstanden m.b.t. onderhoudsbaggerwerkzaamheden (IF-artikel 11.03, budget voor 2009 € 19 mln) en de «Subsidieregeling Openbare Inland Terminals» ten behoeve van de stimulering van het inter- en multimodaal vervoer door de ontwikkeling van regionale terminals/ overslagpunten (IF artikel 18.03, budget 2009 € 909 000). Met het toekennen van een subsidie of bijdrage worden baten verwacht binnen de betreffende beleidsvelden.

In de begroting staan de meest belangrijke ontvangers en regelingen aangegeven. In het AO over het rapport «Zicht op subsidies», dat is opgesteld in antwoord op de motie van As (28 600, nr. 51) is afgesproken dat het Kabinet aan de Kamer eens in de vier jaar een instrumentenoverzicht ter beschikking stelt. In 2006 is dit voor het laatst gebeurd. In 2010 ontvangt u – zoals eerder toegezegd – het volgende Instrumentenoverzicht Rijksoverheid.

86

Kunt u een overzicht geven van welk bedrag aan subsidie door VenW jaarlijks aan welke maatschappelijke organisaties (bijv. Milieudefensie, Veilig Verkeer Nederland, Team Alert) wordt gegeven (ook incidentele subsidies vermelden)? Kunt u aangeven op welke beleidsartikelen deze kosten drukken? Wat merkt de burger hier concreet van?

Zie het antwoord op vraag 85.

87

Kunt u een overzicht geven aan welke instituten c.q. organisaties c.q. instellingen (bijv. SWOV, TNO) door u subsidie wordt verstrekt voor wetenschappelijk onderzoek (ook incidentele subsidies vermelden)? Kunt u aangeven welke wetenschappelijk onderzoek het betreft en op welke beleidsartikelen deze kosten drukken?

Zie het antwoord op vraag 85.

88

Kunt u een overzicht geven van subsidies, contributies en/of bijdragen aan internationale organisaties wordt gegeven en daarbij de reden voor de subsidieverstrekking vermelden (ook incidentele subsidies vermelden)? Kunt u aangeven op welke beleidsartikelen deze kosten drukken? Wat merkt de burger hier concreet van?

Zie het antwoord op vraag 85.

89

Wordt de Kamer op de hoogte gesteld van de resultaten van de beleidsdoorlichtingen, effectenonderzoeken ex-post en overige evaluatieonderzoeken?

In de begroting is per begrotingsartikel opgenomen welke beleidsdoorlichtingen, effectenrapportages ex-post en overige evaluatieonderzoeken gepland staan. Daarbij is ook opgenomen in welk jaar gestart wordt met het onderzoek en in welk jaar het onderzoek is afgerond. In het jaarverslag is eveneens per begrotingartikel opgenomen welke onderzoeken afgerond zijn en wat de vindplaats is. Waar nodig is een toelichting gegeven. De afgeronde onderzoeken zijn via de zoekfunctie te vinden op de website: www.verkeerenwaterstaat.nl

90

Kunt u een overzicht geven van publiekrechtelijke taken, zoals vergunningverlening, afgifte van certificaten, en controle, die door private c.q. publiek/private samenwerkingsverbanden c.q. organisaties, worden uitgevoerd? Kunt u per geval aangeven waarom dit een wenselijke opzet is en waarom dit geen kerntaak van de overheid is?

Van bedoelde uitvoering van publieke taken door private partijen op het gebied van onder meer vergunningverlening, kan een aantal voorbeelden worden genoemd. Het betreft onder meer certificerende inspectietaken en afgifte van de certificaten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat die na overleg met de Kamer zijn overgedragen aan zogenaamde klassebureau's in het domein Koopvaardij. In alle genoemde gevallen heeft uitvoering van de betreffende publieke taken door private organisaties voordelen uit een oogpunt van kwaliteit en efficiency en kunnen de publieke belangen worden geborgd met wet- en regelgeving, alsmede sturing en toezicht op de desbetreffende organisaties vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook zijn er op het terrein van VenW enkele zgn. privaatrechtelijke ZBO's, zoals het CBR en het NIWO (vergunningen wegvervoer). Het betreft regelgebonden uitvoering. Deze organisaties, die oorspronkelijk uit particulier initiatief zijn voortgekomen, voeren echter al sinds lang hoofdzakelijk publieke taken uit die in wet- en regelgeving zijn ingekaderd. Sturing en toezicht zullen op de in mijn brief van 17 januari 2008 (Kamerstuk II, 2007–2008, 26 268, nr. 47) aangegeven wijze worden aangepast aan de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

91

Kunt u een overzicht geven van alle subsidieregelingen die door uw ministerie worden gefinancierd, beheerd en uitgevoerd, en welke kosten daaraan zijn verbonden? Kunt u een analyse geven van de daaraan verbonden kosten en baten? Kunt u aangeven wie de ontvangers van de diverse subsidieregelingen zijn? Wat merkt de burger hier concreet van?

Zie het antwoord op vraag 85.

92

Kunt u voor de periode 2008–2013 aangeven hoeveel geld er wordt uitgegeven aan de aanleg van ecoducten en/of dassentunnel, bij welke wegprojecten deze worden aangelegd en op welke beleidsartikelen deze kosten drukken?

Op het Servicepakket B&O Meer Kwaliteit Leefomgeving Hoofdwegenet (12.02.02) levert Verkeer en Waterstaat een bijdrage aan het meerjarenprogramma Ontsnippering. Deze ontsnipperingswerken als ecoducten en dassentunnels worden uitgevoerd in samenspraak met alle betrokkenen en worden afgestemd met de ontsnipperingsmaatregelen van andere overheden. De geplande omvang aan ontsnipperingsmaatregelen in de periode 2008–2013 bedraagt totaal ca. 80 mln euro. In het Rijksjaarverslag Infrastructuurfonds wordt hierover specifiek verantwoord. Nadere informatie per wegproject is te vinden op de website www.mjpo.nl

93

Kunt u aangeven hoe de gezamenlijke aanpak van de nationale waterproblematiek door de verschillende publieke en private partijen verloopt?

De gezamenlijke aanpak door verschillende publieke en private partijen verloopt goed. Nationale wateropgaven worden in samenhang met regionale en lokale opgaven gerealiseerd. Aansprekende voorbeelden hierzij zijn Ruimte voor de Rivier en de Zwakke Schakels kust. Ook zal het beleid om de markt vroegtijdig te betrekken worden voortgezet. Doel hiervan is de ontwikkelkracht (innovatie) en kennis van marktpartijen nog beter te benutten. Hiermee wordt bijvoorbeeld nu geëxperimenteerd in het project «Building with Nature» en bij de gezamenlijke aanpak van de Afsluitdijk.

94

Welke maatregelen worden genomen om de acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid bij provincie, waterschappen en gemeenten te stimuleren? Hoe ziet u erop toe?

Naast de doorwerking van het (inter)nationale waterbeleid in provinciale waterhuishoudingsplannen of omgevingsplannen en de waterbeheersplannen van waterschappen zijn in het NBW-actueel afspraken gemaakt over de implementatie van het waterbeleid. Dit heeft betrekking op een breed scala van onderwerpen. Het NBW-actueel heb ik in juni jongstleden ondertekend samen met de koepels die de gemeenten, waterschappen en provincies vertegenwoordigen. Om de gemeenten meer te doordringen van hun belangrijke taak heb ik drie 3 jaar lang het werk van de zogenaamde gemeentelijke waterambassadeurs gesteund. Ik zal dat ook voor 2009 doen. Aanvullend heb ik regelmatig bestuurlijk overleg met de genoemde bestuurslagen ter voorbereiding op de uitvoering van het waterbeleid en over de voortgang van de uitvoering. Hiertoe wordt de voortgang gemonitord en worden evaluaties uitgevoerd.

95

Hoeveel bedragen de projectkosten voor de Deltaraad? De laatste nieuwsbrief van de raad dateert van november 2007. Welke activiteiten heeft de

Deltaraad sindsdien ontplooid en tot welke concrete resultaten heeft dat geleid? Kunt u een overzicht geven van alle concrete resultaten die de Deltaraad sinds haar instelling heeft bereikt? Waarom is handhaving van de Deltaraad noodzakelijk c.q. gewenst?

Sinds de oprichting in 2004 is € 90 000 euro per jaar door de drie provincies ingebracht voor de activiteiten van de Deltaraad. Daarnaast heeft Verkeer en Waterstaat een eenmalige subsidie van € 92 600 bijgedragen aan de activiteiten van de Deltaraad. Daarnaast is personele capaciteit vanuit provincies en rijkspartijen ingebracht. Handhaving van de Deltaraad is gewenst om een aantal redenen. Sinds de oprichting in 2004 functioneert de Deltaraad als een coördinatie- en overlegorgaan van de drie provincies in de Zuidwestelijke Delta en het Rijk. Enkele belangrijke resultaten die in de Deltaraad zijn geboekt:

- vaststellen van een gedeelde visie «De Delta in Zicht» (2003) gevolgd door een agenda voor een uitvoeringsprogramma «Kracht van de Delta» (2006). De uitgangspunten van de visie en agenda zijn verankerd in de Nota Ruimte (2006) en de Watervisie (2007);
- Onder auspiciën van de Deltaraad is het idee ontstaan over innovatieve multifunctionele waterkeringszones. Dit idee is uiteindelijk uitmondend in het project ComCoast, een Europees samenwerkingsproject, dat in Zeeland heeft geleid tot twee innovatieve projecten langs de Westerschelde: een golfoverslagbestendige dijk in Ellewoutsdijk (uitgevoerd) en drie verschillende waterkeringszones in het gebiedsontwikkelingsproject Perkpolder (in voorbereiding);
- initiëren en uitvoeren van een brede fundamentele discussie over een duurzame zoetwatersituatie in een verziltende delta. Dit moet medio 2009 leiden tot één integrale samenhangende duurzame oplossing voor de zoetwaterbeschikbaarheid in een verziltende Zuidwestelijke Delta;
- het benoemen van een programmadirecteur per 1 september 2008 en het instellen van een programmabureau met de opdracht om een ZW-Deltaprogramma op te stellen. Dit uitvoeringsprogramma wordt in 2009 opgeleverd. Het vormt de bijdrage van de provincies en rijkspartijen in de Deltaraad aan de uitwerking van het landelijke Deltaprogramma, die als follow-up van het advies van de Commissie Veerman wordt opgesteld.

Voor de oprichting en activiteiten van het programmabureau is de financiële bijdrage van het Rijk €500 000 (amendement Koppejan-Roefs), verdeeld over de jaren 2008 t/m 2010. De personele rijksinzet bedraagt 8 fte per jaar. De provincies dragen vanaf 2008 ieder € 250 000 per jaar bij en leveren een personele inzet van 2 fte per provincie per jaar.

96

Is het juist dat het bedrag van € 1 160 miljoen uitsluitend bedoeld is voor de verbeteringswerken voortkomend uit de eerste en tweede toetsronde waar de Zwakke Schakels Kust en de Afsluitdijk geen onderdeel van uitmaken? Zo ja, worden deze verbeteringswerken apart begroot en waar wordt dat zichtbaar? Zo ja, waar en wanneer worden de uitgaven voor de verbeteringswerken uit de nu lopende derde toetsronde begroot en zichtbaar (N.B.: in de doorkijk naar latere jaren zijn vanaf 2012 deze bedragen nog niet zichtbaar opgenomen)?

Voor het programma Zwakke Schakels Kust was vóór de toevoeging aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma voldoende budget beschikbaar. Het aanvullende budget van € 1 160 mln is nodig voor de projecten uit de 1e en 2e toetsronden (inclusief Afsluitdijk). De 3e toetsronde is momenteel in volle gang. Er zijn op dit moment nog geen uitgaven voor deze ronde begroot.

Is het nog steeds noodzakelijk dat de internationale positie van de Nederlandse watersector verder verbeterd wordt? En in dit verband, komt er een programma Partners voor Water III, aangezien Partners voor Water II volgend jaar afloopt?

In de Watervisie is aangekondigd de mogelijkheden te verkennen om het programma te verlengen.

Dat heeft de volgende achtergrond. De Nederlandse waterexport heeft de laatste jaren een groei doorgemaakt, maar het aandeel van de Nederlandse sector in de mondiale markt voor watertechnologie en deltattechnologie is nog steeds beperkt. Nederland heeft daarnaast als welvarend deltaland ook een verantwoordelijkheid om kennis en expertise mede ten dienste te stellen van minder draagkrachtige landen. Het gaat niet alleen om het exporteren van innovatieve concepten. Ook kunnen ervaringen uit het buitenland ideeën genereren voor oplossingen in Nederland. Zo valt er voor Nederland zowel te halen als te brengen.

Kunt u een overzicht geven van alle bestaande en in ontwikkeling zijnde Rijkswaterbeheerplannen en hoe die met elkaar samenhangen? Kunt u aangeven voor welke doeleinden de gelden samenhangend met het programma «Leven met water» zijn gebruikt, wat het programma oplevert en wat de burger daarvan merkt c.q. heeft gemerkt? Welke kennis is als gevolg van het programma meer toepasbaar gemaakt c.q. zal meer toepasbaar worden gemaakt?

Op dit moment wordt er gewerkt aan het Nationaal Waterplan (NWP). Dit plan is de opvolger van de 4e nota Waterhuishouding. Het NWP wordt ontwikkeld als waterplan en rijksstructuurvisie in het kader van de nieuwe Waterwet en de nota Ruimte. Het NWP biedt een kader voor het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) waarvoor op dit moment een nieuwe versie opgesteld wordt.

De doelstellingen van het BSIK-programma Leven met Water (LmW) zijn:

- water zijn nieuwe plek geven, met een maatschappelijk draagvlak voor benodigde maatregelen en resterende overstromingsrisico's
- stimuleren van innovatief waterbeheer, door intensieve samenwerking tussen onderzoekers van uiteenlopende pluimage, gamma en bèta, in praktijkgericht en fundamenteel onderzoek
- ontwikkeling van een kennisinfrastructuur, bestaan de uit duurzame (internationale) samenwerkingsverbanden tussen kennisvragers en aanbieders.

Het programma «Leven met Water (LmW)» werkt vooral op het niveau van decentrale overheden (gemeenten en waterschappen) met kennisinstellingen en adviesbureaus. In ca. 80 projecten draagt het programma bij aan thema's als waardering van water, communicatie en participatie, besturing en doorwerking van kennis. Er is sprake van voorbeeldwerking van projecten, zoals Urban Flood Management (Dordrecht), Waalweelde, Tiel en «Waarheen met het veen». In sommige projecten worden burgers rechtstreeks betrokken, zoals in Arnhem. Ook probeert het programma via kleine en grote bijeenkomsten de bewustwording op watergebied te vergroten. Een voorbeeld is de «Verklaring van Amsterdam», die afgegeven is tijdens een grote LmW conferentie in 2006. Verder draagt het programma, samen met anderen, bij aan gebiedsontwikkelingen in diverse regio's, bijv. in het IJsselmeergebied, Haaglanden en de Haarlemmermeer. Ook op het gebied van klimaatadaptatie en omgaan met overstromingsrisico's heeft LmW een belangrijke bijdrage geleverd. In

2009 zal LmW zich vooral richten op de overdracht en borging van de ontwikkelde kennis.

99

Gelet op de toekomst, moet het programma «Leven met Water» worden voortgezet?

Momenteel wordt de mogelijkheid om «Leven met Water» na 2009 voort te zetten bekeken. In de mid-term review is «Leven met water» positief beoordeeld. Het vervolgprogramma zou zich vooral moeten richten op het doorstromen van de kennis naar de uitvoeringspraktijk van het waterbeheer. Het kan ook een vervolg worden op meerdere BSIK-programma's in het ruimtelijke domein. Ook het integreren van alfa- bèta-gamma disciplines in de kennisontwikkeling is met het huidige programma nog niet voltooid. Dit is met name van belang voor gebiedsontwikkelingsprojecten.

100

Kunt u aangeven wat er de komende twee jaar op het gebied van Hoogwaterbescherming concreet gebeurt? Welke concrete maatregelen zijn er genomen voortvloeiend uit het «verbeterprogramma» onder regie van een «bestuurlijke Taskforce»? Waarom moet hier een bestuurlijke taskforce voor worden ingesteld?

De bescherming tegen hoogwater wordt in een aantal programma's uitgevoerd:

- Het Hoogwaterbeschermingsprogramma omvat de maatregelen voortkomend uit de eerste en tweede toetsing van de primaire waterkeringen en de versterking van de zwakke schakels in de kust.
- In het programma Ruimte voor de Rivier worden de 39 maatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier uitgewerkt in planstudies en vervolgens uitgevoerd.
- Met de uitvoering van de Maaswerken, dat bestaat uit de onderdelen Zand- en Grensmaas, moet de bescherming tegen overstromingen door de Maas worden vergroot.
- In Zeeland werkt het projectbureau Zeeweringen aan het herstel van steenbekledingen langs de Wester- en Oosterschelde.

Werken in uitvoering zijn onder meer uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma de versterking van de Markermeerdijk, rivierversluiting Hondsbroeksche Pleij en in november start de versterking van de Delflandse kust. Zoals aangegeven in het kabinetsstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (november 2006) was een bestuurlijke Taskforce noodzakelijk omdat de in 2006 geconstateerde tekortkomingen op het terrein van rampenbeheersing vooral lagen in de samenwerking tussen verschillende (regionale en lokale) besturen. De Taskforce heeft als opdracht gedurende 2 jaar een impuls te geven aan de kwaliteit van die samenwerking. Gedurende de afgelopen 2 jaar hebben zowel centrale als decentrale overheden op uniforme grondslagen tal van rampenplannen ontwikkeld voor het management van overstromingen, inclusief concrete werkafspraken tussen hulpdiensten en waterbeheerders. Bovendien is een stap voorwaarts gezet met informatiesystemen voor overstromingen. In december 2008 zal de Taskforce in zijn eindrapportage een compleet beeld geven van de uitgevoerde werkzaamheden en de effecten hiervan in de organisatorische voorbereiding op overstromingen.

101

Zijn de gereserveerde middelen voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma wel voldoende, uitgaande van toekomstige nieuwe ontwikkelingen?

Het kabinet heeft in 2007 voldoende middelen gereserveerd om op basis van de toenmalige inzichten het volledige Hoogwaterbeschermingsprogramma uit te kunnen voeren, dat wil zeggen de maatregelen voortkomend uit de eerste en tweede toetsing en de aanpak van de zwakke schakels kust. Inmiddels laten stijgende prijzen van grondstoffen en energie zien dat op termijn zich een financieel knelpunt zal kunnen ontwikkelen. Tevens zijn bij een deel van de projecten die in studie zijn genomen, de ramingen hoger uitgevallen doordat de kosten gedetailleerder berekend kunnen worden. Vanwege de stijging van de zeespiegel en de verwachte toename van de rivierafvoeren en mogelijk zwaardere eisen waar de primaire waterkeringen aan moeten voldoen zal altijd in de bescherming tegen overstromingen geïnvesteerd moeten worden. In 2011 zal de op grond van de Wet op de waterkering vereiste, derde, toetsing worden afgerond. Hoe verder in te spelen op toekomstige nieuwe ontwikkelingen wordt verder uitgewerkt naar aanleiding van het advies van de Delta-commissie en de kabinetsreactie daarop.

102

Kan de Kamer een jaarlijkse rapportage, opgesteld door het Programma-bureau Hoogwaterbeschermingsprogramma, tegemoet zien?

Binnenkort zult u deze rapportage ontvangen.

103

Het beleid waterveiligheid richt zich op de middellange termijn, hoe verhoudt zich dit tot het lange termijn advies van de Deltacommissie?

Zoals het kabinet in haar reactie op het advies van de Deltacommissie heeft aangegeven herkent het kabinet zich in de analyse van de Deltacommissie over de waterveiligheid. De Commissie heeft in haar aanbevelingen ook aangegeven welke stappen gezet zouden moeten worden op de middellange termijn in het perspectief van de lange termijn. De Deltacommissie spreekt daarbij over een betere normering waarbij naast een economische analyse ook slachtofferrisico's zouden moeten worden meegenomen bij het bepalen van een norm. Tevens geeft de Deltacommissie aan veel te zien in het concept van de Deltadijken (robuuste dijken die zo sterk, breed of hoog zijn dat de kans op een overstroming nihil is). Bij de ontwikkeling van het waterveiligheidsbeleid (het project WV21) dat eind dit jaar resulteert in een beleidsnota waterveiligheid wordt de opgave voor de middellange termijn vervlochten met die van de lange termijn. In het Nationaal Waterplan en de beleidsnota Waterveiligheid worden de stappen beschreven tot een betere normeringsystematiek, waarbij de aanbevelingen van de Deltacommissie worden meegenomen. Tevens zal worden aangegeven hoe innovaties op het gebied van waterveiligheid, zoals het concept van de Deltadijken, verder zullen worden uitgewerkt.

104

In hoeverre zijn de te publiceren overstromingsgevaar- en risicokaarten terrorismegevoelig? Is of wordt deze informatie voorafgaand aan publicatie gecheckt door de AIVD? Kunt u gemotiveerd de maatschappelijke behoefte (c.q. vraag) aangeven aan de hand waarvan de overheid dit project ter hand neemt? Wat zijn de totale kosten (inclusief structureel samenhangend met onderhoud)?

Het gaat om openbare gegevens die ook via andere openbare bronnen – waaronder websites – zijn te verkrijgen. Bij parlementaire behandeling van de Wet rampen en Zware Ongevallen is uitgebreid op dit aspect ingegaan. Hetzelfde type informatie wordt in vrijwel alle andere EU-Lidstaten beschikbaar gesteld aan het publiek. De AIVD is bij de ontwikkeling van de

risicokaart betrokken geweest. Specifiek voor overstromingen verplicht de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (2007/60/EG) alle EU-Lidstaten tot het maken en beschikbaar stellen van dergelijke kaarten. Totaal voor alle risicokaarten bedragen de kosten aan personele inzet en onderhoud enkele miljoenen per jaar.

De voor de kaarten benutte overstromingsgegevens zijn al voor andere doeleinden verzameld. De meerkosten beperken zich tot het maken en onderhouden van het raadpleegsysteem. Dit bedraagt naar verwachting enkele tonnen per jaar. Voorzover de meerkosten voor rekening van VenW komen worden deze binnen het reguliere budget gedekt.

105

Op 1 maart 2008 is voor 31 van de 39 maatregelen een overeenkomst of opdracht gesloten, is dit inmiddels ook het geval voor de overige 8 maatregelen?

Eind juni is de bestuursovereenkomst met de gemeente Nijmegen voor de Dijkteruglegging Lent getekend. Alleen voor een vijftal dijkversterkingen, de kadeverlaging Biesbosch en de Uiterwaardvergraving Meinerswijk is er nog geen bestuursovereenkomst (zie ook de twaalfde voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier).

106

Op welke wijze geeft Inspectie Verkeer en Waterstaat invulling aan de doelstelling om het interbestuurlijk toezicht te verminderen en aan de doelstelling om de controle- en inspectiedruk voor burgers en bedrijven te verminderen??

De Inspectie VenW werkt aan vermindering van interbestuurlijk toezicht door in de betrokken domeinen waar mogelijk vormen van systeemtoezicht toe te passen. Dit toezicht is gebaseerd op risicoanalyse: het richt zich in de keuze van inspectieonderwerpen op de grootste risico's. Productcontroles worden zoveel mogelijk gemeden. Daar waar het kan, onder meer op het domein van de leefomgeving, werkt de Inspectie intensief samen met andere toezichthouders. Zowel risicogebaseerd systeemtoezicht als intensieve samenwerking met andere toezichthouders leiden tot beperking van toezichtlasten en grotere effectiviteit. De Inspectie heeft thans interbestuurlijk toezicht op twee domeinen, te weten waterbeheer en havenbeveiliging. Het toezicht op waterbeheer is conform het kabinetsstandpunt interbestuurlijk toezicht beargumenteerd met inpassing van functioneel bestuur en met uitvoeringsvervlechting. Het toezicht op havenbeveiliging is grotendeels bepaald door een Europese richtlijn.

107

Als het budget bepalend is voor de zandsuppleties worden dan het strand, de onderwateroever en het kustfundament wel van voldoende zand voorzien?

Zandsuppleties in het kader van kustlijnzorg worden uitgevoerd om de kustlijn te handhaven en het zandvolume van het kustfundament op peil te houden. In de derde kustnota is bepaald dat hiervoor 12 mln m³ per jaar gesuppleerd wordt. Dit is het uitgangspunt en niet het budget. Doordat de marktprijzen van de suppleties de afgelopen tijd sterk zijn gestegen zal er bij gelijkblijvend budget minder zand gesuppleerd kunnen worden. Voor het jaar 2008 zijn bij voorjaarsnota vanwege deze prijsstijgingen middelen toegevoegd voor de kustsuppleties. Deze prijsstijgingen lijken zeker ook te spelen in 2009. Vooralsnog betekent dit dat in 2009 ca. 3 mln m³ minder dan de norm (ca. 12 miljoen m³) kan worden gesuppleerd. Daarmee zal tenminste de basiskustlijn gehandhaafd worden. Bij

Voorjaarsnota zal ik bezien of ik voor 2009 extra middelen moet toevoegen.

Voor de langere termijn (tijdschaal komende 10–15 jaar) is het nodig dat het zandvolume in het totale kustfundament op peil gehouden wordt. Vanwege de toenemende zeespiegelstijging (zie ook advies Veerman) zal het suppletievolume hiervoor opgevoerd moeten worden. Uiterlijk in 2010 zal ik bepalen wat hiervoor het benodigde volume, tempo en budget is. In hoeverre de verhoogde prijs voor zandsuppletie na 2009 ook geldt, is niet zeker. Dat is afhankelijk van de ontwikkeling van de olie- en staalprijzen en de situatie op de wereldwijde baggermarkt. In bredere zin is er (zoals ook op blz. 12 van de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gemeld) besloten om een onderzoek uit te (laten) voeren naar de verwachte kosten voor Beheer en Onderhoud van de Hoofdwatersystemen op de lange(re) termijn.

108

Hoe ziet de taakverdeling tussen waterschappen en provincies enerzijds en gemeenten anderzijds er precies uit?

De taken en bevoegdheden van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn wat betreft het waterbeheer verankerd in de Waterwet, de Waterschapswet en de Wet milieubeheer. Daarin is voor rijk, provincies, gemeenten en waterschappen de verantwoordelijkheid vastgelegd en zijn ieders taken beschreven. Samengevat is het rijk verantwoordelijk voor het nationaal waterbeleid en het beheer van de rijkswateren. Het rijk heeft voor de werking van het waterbeheer de systeemverantwoordelijkheid, wat betekent dat waterbeheer zo georganiseerd moet zijn dat door het nemen van de vastgelegde verantwoordelijkheden en het uitvoeren van toebedeelde taken door alle betrokken partijen waterdoelstellingen gerealiseerd kunnen worden. De provincie vertaalt het nationale beleid naar regionaal niveau en informeert het rijk over voortgang, knelpunten en ervaringen. De waterschappen zijn de beheerders van de regionale wateren en vertalen het provinciale beleid in uitvoeringsbeleid en maatregelen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de rioleringszorg en hebben zorgplichten voor de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater en grondwater. Ook nemen zij de voor het waterbeheer benodigde ruimtelijke maatregelen. Gemeenten en waterschappen informeren de provincies over voortgang van het uitvoeringsbeleid en knelpunten bij de uitvoering.

109

Wat houdt het «opstellen van een communicatiestrategie om de effectiviteit van de watertoets te vergroten» concreet in? Wat zijn de resultaten? Hoeveel kosten zijn er mee gemoeid? Hoeveel manuren? Wat merkt de burger hier concreet van?

Uit de evaluatie van de Watertoets is gebleken dat de werking nog verder kan worden verbeterd. De communicatiestrategie heeft tot doel de gebruikers van de watertoets, d.w.z. medewerkers van waterschappen, gemeenten, provincies maar ook projectontwikkelaars bekend(er) te maken met (de werking van) de watertoets. Het watertoetsproces zal hierdoor effectiever worden benut zodat water nadrukkelijker wordt meegenomen in ruimtelijke plannen. Uiteindelijk ervaart de burger minder wateroverlast, wordt de kwaliteit van het water goed gewaarborgd tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. De strategie bestaat uit o.a. het onderhouden van de helpdesk, het digitale Handboek Watertoets, het maken van verduidelijkende brochures en een regelmatig verschijnende digitale nieuwsbrief. Tevens wordt een aantal expertbijeenkomsten geor-

ganiseerd om kennis te kunnen delen. Hiervoor is in 2009 een budget beschikbaar van ongeveer 50 000 euro en 0,3 fte.

110

Kunt u aangeven wat het «opstellen van een plan van aanpak voor herbezinning op de waterverdeling in het waterhuishoudkundig hoofdsysteem in het licht van klimaatverandering» inhoudt? Wat kost dit de belastingbetaler? Wanneer komt dit «plan van aanpak?» Wat zal er concreet worden aangepakt en wanneer?

De Droogtestudie Nederland (2007) heeft als belangrijke conclusie dat het watersysteem als gevolg van de klimatologische veranderingen richting 2050 bij gelijkblijvend beleid niet meer op orde is om te kunnen voldoen aan de gewijzigde zoetwatervraag. Ook in het advies van de Delta commissie is dit bevestigd. In het Nationaal Waterplan zal worden aangegeven hoe door het Rijk het onderzoek wordt aangepakt. Centraal staat het (hoofd)watersysteem richting 2050 en 2100 zo in te richten dat watertekorten zoveel mogelijk worden voorkomen. Hiertoe zullen oplossingsrichtingen en maatregelen worden verkend, ook op kosten-effectiviteit. De aanbevelingen die de Deltacommissie doet over de zoetwatervoorziening van Nederland zijn hier vanzelfsprekend onderdeel van alsook de waterverdeling in tijden van hoge rivierafvoeren. Het is in deze verkennende fase nog niet mogelijk om aan te geven om welke kosten het gaat.

111

Kunt u toelichten waarom provincies «kaders» voor de GGOR's vaststellen, terwijl de bevoegdheid bij de waterschappen ligt? Waarom coördineren de provincies en «bewaken zij de procesgang» voor het opstellen van de GGOR's? Wat houdt dat «coördineren en bewaken» precies in en waarom is die rol noodzakelijk? Op welke wijze kunnen de provincies ingrijpen als waterschappen naar hun mening niet voldoende vaart maken met het opstellen van de GGOR's? Wat merkt de burger hier concreet van?

Op basis van afspraken in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) stellen de provincies de kaders voor GGOR vast. Het gaat hier om abstract geformuleerde doelen voor grond- en oppervlaktewaterregimes. De Waterschappen zijn op basis van de Waterwet verantwoordelijk voor het operationele (grond)waterbeheer. In die hoedanigheid stellen zij in hun beheerplannen de feitelijke GGOR's op. Dit past in de algemene taakverdeling tussen provincies en waterschappen, waarbij de provincies normerend en kaderstellend optreden ten aanzien van het door de waterschappen te voeren operationeel beheer. De beheerplannen van de waterschappen moeten ingevolge de Waterwet worden goedgekeurd door GS; de goedkeuring kan dus worden onthouden aan een beheerplan dat niet zou passen binnen de provinciaal uitgezette kaders. Het GGOR komt voor burgers met name tot uiting bij het op de maatschappelijke belangen afgestemde peilbeheer.

112

Hoe ziet u de inbreng van de samenleving voor zich? Wat wordt er onder verstaan?

Om tot een betere inbreng vanuit de samenleving te komen, zet ik in op communicatie rondom actuele waterthema's en vergroten van de participatie bij het waterbeleid. Omdat de concrete uitvoering hiervan vooral in handen is van maatschappelijke sectoren en regionale overheden, ondersteun ik deze partijen onder andere met de overkoepelende waterbewustzijns campagne «Nederland leeft met water», met activiteiten rond Wereldwaterdag, met gebiedsgerichte participatiepilots. Door middel van

innovatieprogramma's (waarvoor het rijk bijvoorbeeld subsidies verstrekt in het kader van Nederland Ondernemend Innovatieland) bevorder ik verder de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij het waterbeleid. Samen met bedrijven, onderzoeksinstituten en lagere overheden worden ook programma's ontwikkeld om (meer) jonge mensen te interesseren voor «deltastudies- en beroepen» en om Nederland internationaal te profileren als het deltaland bij uitstek voor ontwikkeling en toepassing van nieuwe klimaatadaptatiemaatregelen.

113

Hoeveel geld is er gereserveerd binnen het FES voor het uitvoeringsprogramma «synergie en innovatie KRW/WB21»? Wat was de uitkomst van de MKBA in deze?

Zie de antwoorden op vragen 72 en 73.

114

Kunt u toelichten wat u bedoelt met de passage «Via monitoring van het waterbewustzijn in de samenleving wordt bepaald of meer maatwerk in de communicatie nodig is om verschillende groepen te bereiken» met het doel om de «maatschappelijke solidariteit voor waterbeleid» in stand te houden? Op basis waarvan concludeert u dat het «waterbewustzijn» en de «solidariteit» onvoldoende zijn? Waarom is dat ongewenst? Welke «verschillende groepen» worden onderscheiden? Hoe ziet die «communicatie» eruit, hoeveel kost die en hoe wordt gemeten of dit succes heeft? Kunt u aantonen dat vanuit de maatschappij hier vraag naar is? Wat merkt de burger hier concreet van?

Met waterbewustzijn wordt bedoeld de mate waarin er in de samenleving draagvlak voor en betrokkenheid en kennisinbreng bij waterbeleid en watermaatregelen bestaat. Met solidariteit wordt in het bijzonder bedoeld draagvlak voor ingrijpende maatregelen waar organisaties of burgers niet zelf van profiteren, maar toekomstige generaties of organisaties of personen die elders in Nederland – bijvoorbeeld stroomafwaarts – wonen. Uit diverse onderzoeken (Motivaction, 2003, campagne-effectonderzoek «Nederland leeft met water», 2003–2008) blijkt dat het «waterbewustzijn» en de «solidariteit» bij Nederlanders, zoals bedoeld in bovengenoemde zin, relatief laag zijn en nog verder verbeterd kunnen worden. Conform de kabinetsvisie op het waterbeleid «Nederland veroveren op de toekomst» (2007) is meer betrokkenheid en waterbewustzijn buiten de watersector gewenst om de grote wateropgaven voor de toekomst op te lossen. Zie ook de beantwoording van vraag 112. Voor waterbewustzijn wordt onderscheid gemaakt tussen het algemene publiek, bestuurders in de regio, professionals in de watersector en jongeren en scholieren. Ruggengraat van de activiteiten op het gebied van waterbewustzijn is de waterbewustzijns campagne «Nederland leeft met water». Deze campagne wordt uitgevoerd in opdracht van de gezamenlijke wateroverheden (rijk, provincies, waterschappen) en kost circa 2,5 miljoen Euro per jaar, deels betaald door het rijk (Verkeer en Waterstaat, VROM) deels door de regionale bestuurlijke partners. De campagne is mede bedoeld als aanjager voor de eigen watercommunicatie van de diverse partners. De effectiviteit wordt regelmatig gemeten via het reguliere, gestandaardiseerde campagne-effectonderzoek van de Rijksvoorlichtingsdienst. Overige waterbewustzijnsactiviteiten zijn het stimuleren van publieksevenementen rond Wereldwaterdag, gebiedsgerichte participatie-pilots met regionale overheden en het realiseren van een watercanon gecombineerd met onderwijsactiviteiten. De kosten hiervan bedragen circa 600 000 Euro per jaar. De effectiviteit en de impact van deze activiteiten worden onderzocht in een jaarlijkse Watermonitor die het ministerie zelf organiseert. Ervaringen met uitvoeringsprojecten als «Ruimte voor de rivier» en «Zwakke

schakels kust » laten zien dat burgers, maatschappelijke organisaties en professionals uit andere domeinen ruimhartige communicatie en open planproces bijzonder waarderen en in ruime mate gebruik van maken van de mogelijkheden om actief betrokken te zijn. Het waterbewustzijnsbeleid van het ministerie is er op gericht de regio en de sector te ondersteunen in hun specifieke participatie- en communicatieactiviteiten.

115

Wat houdt het «communicatieplan» samenhangend met de Europese Kaderrichtlijn Maritieme Strategie precies in? Waarom is dit plan noodzakelijk, op wie is die gericht, hoeveel kost dat en wat moet het opleveren? Is dat plan opgesteld vanuit een maatschappelijke vraag en zo ja, van wie? Wat merkt de burger hier concreet van?

De Kaderrichtlijn Mariene Strategie vereist in artikel 19 «Raadpleging van het publiek en informatie» dat de lidstaten alle betrokken partijen tijdig informeert en dat deze daadwerkelijk de kans krijgen om aan de uitvoering van deze richtlijn deel te nemen. Hierbij dienen waar mogelijk bestaande beheersorganisaties of structuren, waaronder regionale zeeverdragen, wetenschappelijke adviesorganen en regionale adviesraden worden betrokken. De lidstaten maken een samenvatting van de elementen van hun mariene strategieën bekend aan het publiek en bieden de gelegenheid om commentaar te geven. In een communicatieplan zal worden opgenomen hoe dit proces in Nederland wordt georganiseerd; hieraan zullen naar verwachting geen substantiële kosten verbonden zijn.

116

Kunt u ingaan op de uitkomsten van het door uw ambtsvoorganger toegezegde onderzoek naar de privatisering van de Rijksbaggerspeciedepots?

Het onderzoek is afgerond en zal met mijn reactie nog in november 2008 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

117

Wanneer is de evaluatie van de Beleidsregels ABR/ABM eindelijk gereed?

De evaluatie Beleidsregels ABR/ABM zal binnen enkele maanden gereed zijn

118

Uit welke begrotingspost(-en) is de in het AO strategie verkeersveiligheid van 23 september 2008 aangekondigde innovatiesubsidie van € 42 miljoen aan de automotive industrie afkomstig? Kan ook aangeven worden wat hiermee precies gebeurt en welke kwantitatieve bijdrage de subsidie levert aan het verhogen van de verkeersveiligheid?

Dat is beleidsartikel 2, onderdeel 3, van de begroting van EZ: het programatisch pakket. De genoemde 42 miljoen euro is de reservering door de Minister van Economische Zaken voor het Innovatieprogramma High Tech Automotive Systems. Dit programma loopt van 2007 tot en met 2011. Dit programma is door de industrie in samenwerking met kennisinstellingen opgesteld met als belangrijkste invalshoek de versterking van de internationale concurrentiepositie van de automotive-sector. Dit komt tot uitdrukking in de hoofddoelstelling, te weten een significantie banen- en omzetgroei. Daarnaast zijn door de sector ook maatschappelijke doelen gedefinieerd: reductie van CO₂-uitstoot van vrachtwagens en brandstofverbruik, reductie van reistijd, en verhoging van de verkeersveiligheid. Deze doelen zijn vastgelegd in het Innovatieprogramma. De voortgang van de innovatieprogramma's wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer gerapporteerd. De Tweede Kamer heeft de nieuwste jaarrapportage (Innova-

tieprogramma's op koers, samen investeren in groei­kracht) onlangs ontvangen. Verkeers­veiligheid komt binnen dit innovatie­programma binnen verschillende deel­gebieden aan de orde: Een voor­beeld binnen het onder­werp «cooperative driving»: ontwikkeling van intelligente sensoren en telematica in combinatie met global positioning en nieuwe verkeers­management modellen ter verbetering van de verkeers­doorstroming en veiligheid, en vermindering van emissies. Een voor­beeld binnen het onder­werp «vehicle dynamics control»: nieuwe sensor­technieken voor directe meting van de krachten tussen wiel en weg, zodat de techniek eerder en accurater ingrijpt om de handling en stabiliteit van het voertuig te verbeteren.

119

Waarom lopen de uitgaven aan «gedragsbeïnvloeding» in het kader van verkeers­veiligheid in 2009 op tot € 26 miljoen en vallen deze in 2010 terug naar € 22 miljoen? Wat merkt de burger hier concreet van?

De hogere uitgaven tot en met 2009 zijn voor het belangrijkste deel te verklaren door een bijdrage in de kosten aan de RDW inzake de invoering van het Nieuwe Rijbewijsdocument. Deze bijdrage houdt op in 2010, vandaar de terugval naar 22 mln.

120

Kunt u toelichten waarom beleids­artikel 32.01.04 «Aanpassingen aan wegin­frastructuur» met het oog op de bevordering van de verkeers­veiligheid op de weg geen uitgaven­budget kent, terwijl aan­passingen aan wegin­frastructuur nu juist vaak de belangrijkste en meest effectieve maat­regelen zijn?

Voor het treffen van relatief kleine infra­structurele maatregelen aan de weg, ter verhoging van de verkeers­veiligheid, zijn in 2005 middelen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat, vrij­gemaakt. Deze middelen zijn als plus­pakket toegevoegd aan het budget voor beheer en onderhoud van de wegen op het Infra­structuurfonds. Ze vormen een onderdeel van het Service­pakket B&O genaamd Service­pakket Meer Veilig (12.02.02). De reden hiervoor is praktisch: Deze maatregelen worden, ter voorkoming van verkeers­hinder en om de kosten zoveel mogelijk te drukken, zoveel mogelijk gelijktijdig met onderhoudswerk gepro­grammeerd en uitgevoerd. In het Rijks­jaar­verslag Infra­structuurfonds wordt hierover specifiek verantwoord.

121

Hoe ziet het onderzoeks­programma verkeers­veiligheid voor 2009 er precies uit?

Op 23 september jl. is het Strategisch Plan Verkeers­veiligheid 2008–2020 besproken in de Kamer. Vervolgens is op 9 oktober jl. is een werk­conferentie «Verkeers­veiligheid» gehouden om tot een nadere uitwerking van het Strategisch Plan te komen. Mede op basis hiervan wordt nu gewerkt aan het opstellen van het onderzoeks­programma 2009. Dit zal medio december gereed zijn.

122

Wordt de kennis ten aanzien van verkeers­veiligheids­maatregelen alleen via het KpVV met decentrale overheden gedeeld of worden er meer manieren gebruikt? Op welke wijze richt u zich rechtstreeks tot de burgers?

Alle beschikbare kennis over verkeers­veiligheids­maatregelen is ook beschikbaar voor de decentrale overheden. De SWOV richt zich heel expli-

ciet (ook) op (kennisverspreiding aan) de regio. Rapporten van DVS en onderzoeken van TNO zijn openbaar en (dus) beschikbaar voor decentrale partijen. Bij de invoering van een nieuwe verkeersregel of een wijziging van een bestaande regel worden de burgers door mijn ministerie – doorgaans in samenwerking met relevante bestuurlijke en maatschappelijke partners – geïnformeerd. Dit kan gebeuren in het kader van een landelijke campagne of door middel van berichtgeving via de schrijvende en audiovisuele media. Bovendien onderzoek ik thans het tijdens het AO van 23 september door het kamerlid Gerkens (SP) geopperde idee om jaarlijks een nieuwsbericht aan alle rijbewijshouders te sturen.

123

Is de Rijksbijdrage voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid aan de decentrale overheden via de BDU binnen de BDU geoormerkt?

Nee. Verkeersveiligheid is één van de thema's binnen het regionale verkeer en vervoerbeleid waarvoor het BDU-geld is bedoeld. De BDU kent geen schotten of oormerken; iedere decentrale overheid kan zijn eigen optimale mix van maatregelen en uitgaven binnen het verkeer- en vervoerbeleid samenstellen.

124

Wat houdt het genoemde actieplan ter verbetering van de veiligheid van motorrijders precies in? Hoe wordt dit actieplan bekend gemaakt?

Motorrijders zijn een kwetsbare groep en krijgen als zodanig ook een plaats in de strategie verkeersveiligheid. Motorrijders zijn relatief vaak bij verkeersongevallen betrokken en de lopen bij een ongeval meer kans op letselschade dan een automobilist. In 2009 wordt in samenwerking met verschillende maatschappelijke partners een Actieplan Motoren opgesteld. Voorafgaand aan de start worden de maatschappelijke partners benaderd om hierbij een rol te spelen. Er staat geen andere bekendmaking gepland, anders dan eventueel uit actiepunten voortkomend.

125

Kunt u aangeven waarom het actieprogramma gericht op de aanpak van vermoeidheid onder chauffeurs en de bevordering van een veiligheids-cultuur in bedrijven de verantwoordelijkheid zijn van de overheid? Wat is uw rol in deze?

In principe is het de verantwoordelijkheid van de sector om het vervoer veilig plaats te laten vinden. De overheid is verantwoordelijk voor wetgeving om een minimum aan veiligheidsinspanningen te garanderen. Sommige vervoerders nemen bovenwettelijke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn vervoerders waar een veiligheidscultuur tot stand is gekomen. Maatregelen om vermoeidheid achter het stuur tegen te gaan zijn onderdeel van een veiligheidscultuur. Dit is echter lang niet bij alle vervoerders het geval. De rol van de overheid bestaat uit:

- Het motiveren van vervoerders om te investeren in verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door vervoerders meer bewust te maken van de bedrijfs-economische voordelen
- Gemotiveerde vervoerders faciliteren bij het invulling geven aan een veiligheidscultuur. De Safety Scan is hier een goed voorbeeld van. Deze is door VenW, in samenwerking met de sector, ontwikkeld. Vervoerders krijgen hiermee een advies op maat om maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De overheid werkt hierin nauw samen met partijen die de directe contacten met de vervoerders hebben zoals verzekeraars en brancheorganisaties.

126

Welke kosten zijn verbonden aan het onderzoek naar mogelijkheden uitbreiding puntenrijbewijs?

Deze zijn begroot op maximaal € 50 000.

127

Welke kosten zijn verbonden aan het Meerjarenprogramma Campagnes verkeersveiligheid? Kunt u de effectiviteit van deze campagnes gemotiveerd aantonen?

De kosten voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Campagnes verkeersveiligheid (MPCV) zijn voor 2009 begroot op 4,6 miljoen Euro. De gedragseffecten van de campagnes in het kader van het MPCV worden gemeten door middel van systematische monitoring. Jaarlijks wordt een overzicht samengesteld van de onderzoeksresultaten met betrekking tot de in het voorafgaande jaar gehouden campagnes. De rapportage over de in 2007 gehouden campagnes wordt naar verwachting in december 2008 uitgebracht. Zodra de rapportage beschikbaar is, zal ik deze aan u toezenden.

128

Wanneer komt er een «landelijke fietsschool»? Waarom komt de school er? Kunt u gemotiveerd aantonen dat u zich daarmee bezig houdt op basis van een uit de maatschappij voorkomende vraag? Wat is het doel, welke kosten zijn ermee gemoeid?

Er is reeds een landelijke fietsschool. Deze is in 2007 opgericht door de Fietzersbond met steun van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Fietsschool is ook onderdeel van het Strategisch plan verkeersveiligheid, dat onlangs in de Kamer is besproken. Doel is het aanleren en bevorderen van veilig fietsgedrag voor alle doelgroepen die daar behoefte aan hebben (zoals kinderen, ouderen, nieuwe Nederlanders zonder fietservaring). Uit analyses blijkt dat het aandeel ouderen en jongeren in de ongevalsstatistieken van fietsongevallen relatief hoog is. Door gerichte fietstraining en advies kan het risico verkleind worden. De Fietsschool werkt aan een landelijk netwerk van fietsdocenten verspreid over heel Nederland. Zij worden opgeleid voor het geven van praktische fietscursussen op verschillende niveaus en aan diverse doelgroepen. Deze fietsdocenten ontvangen een diploma en worden vervolgens regelmatig bijgeschoold. De Fietzersbond zorgt er vervolgens voor dat vraag en aanbod bij elkaar komt en bewaakt de kwaliteit van de gegeven fietslessen. De Fietzersbond onderzoekt de mogelijkheden voor verdere financiering van de Fietsschool. Vanuit bevordering van bewegen en gezondheid van kwetsbare groepen ondersteunt het ministerie van VWS de Fietsschool van de Fietzersbond.

129

Kunt u de verschillen in de cijfers over het aantal ziekenhuisgewonden, zoals die zijn opgenomen in de begroting en zoals die zijn genoemd in «Kerncijfers Verkeersveiligheid», verklaren? Is de ambitie voor 2010 in het licht van de cijfers wel hoog genoeg?

Het aantal ziekenhuisgewonden in 2002 bedroeg 18 380, en niet 18 420, zoals in de begroting staat. In mijn brief van 27 december 2007 (Kamerstuk 2007–2008, 29 398, nr. 76) heb ik aangegeven dat de Dienst Verkeer en Scheepvaart in 2006 is overgestapt op een andere berekeningsmethode, die verschillende bestanden beter met elkaar koppelt. Deze berekening is eind 2007 ook voor de jaren 2000 t/m 2003 consequent toegepast, zodat een meerjarenreeks is gemaakt. Dit heeft geleid tot kleine aanpassingen

van de eerder voor die jaren berekende aantallen ziekenhuisgewonden. Per abuis is in de begroting nog het oude cijfer opgenomen. In 2006 waren er 16 750 ziekenhuisgewonden. Zoals in de hiervoor genoemde brief ook is aangegeven, roept dit cijfer de vraag op of de doelstelling (maximaal 17 000 ziekenhuisgewonden in 2010 en 12 250 in 2020) moet worden aangescherpt, zoals ook voor het maximum aantal verkeersdoden is gedaan. Dit is echter nog niet gebeurd, omdat ik met de decentrale partners en de SWOV in overleg ben over het overstappen naar «ernstig gewonden» in plaats van «ziekenhuisgewonden». Niet iedereen die in het ziekenhuis belandt, is immers ernstig gewond, zo blijkt uit onderzoek van de SWOV. Als er definitief duidelijkheid is over de nieuwe definitie, zal ik samen met de decentrale overheden de doelstellingen voor het maximum aantal ziekenhuisgewonden opnieuw tegen het licht houden.

130

Waarom is het aantal bedrijfsinspecties goederenvervoer in 2008 fors gestegen?

De aantallen bedrijfsinspecties in het jaarplan 2008 waren gebaseerd op het uitgangspunt «traditionele» bedrijfsinspecties. Door de ontwikkeling van systeemtoezicht heeft een verlegging plaatsgevonden naar ander-soortige bedrijfsinspecties, waardoor het aantal uitgevoerde bedrijfsinspecties in 2008 afwijkt van het jaarplan 2008.

131

Op welke wijze worden de Europese ontwikkelingen vertaald in Nederlandse wetgeving inzake de veiligheid in rai tunnels? Hoe wordt voorkomen dat een situatie vergelijkbaar met de problematiek van de tunnels in de A73 zich ook hier zal voordoen?

De thans vigerende Spoorwegwet bepaalt dat hoofdspoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen moeten voldoen aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit, oftewel de TSI's. Ingevolge deze bepalingen zijn de veiligheidseisen in treintunnels zoals vastgelegd in de Technical Specification for Interoperability, Safety in Railway Tunnels (TSI SRT) die betrekking hebben op infrastructuur en rollend materieel in Nederland van toepassing. Met het oog op eenduidigheid en gebruiksgemak lenen de bouwtechnische voorschriften uit de TSI SRT zich voor opname in het Bouwbesluit. Anders ligt het met de TSI-eisen die betrekking hebben op operaties, onderhoud en personeel. Deze behoeven actieve implementatie. Afhankelijk van de inhoud van de eis kan implementatie plaatsvinden door middel van opname in Algemene Maatregelen van Bestuur en/of Ministeriële Regelingen. Met de TSI SRT en de aanvullende nationale eisen is beoogd de technische vooruitgang op het gebied van de veiligheid van tunnels om te zetten in geharmoniseerde en kostenefficiënte voorschriften. Het resultaat vormt een basispakket aan veiligheidsmaatregelen. De TSI SRT en de aanvullende nationale eisen bieden echter geen garantie voor een probleemloze indienststelling en exploitatie. Bij de totstandkoming van nieuwe tunnels dient aan de hand van vastgestelde analysemethodieken (Kwantitatieve risicoanalyse en Scenarioanalyse) vroegtijdig vastgesteld te worden in hoeverre specifieke gebruikskenmerken of omgevingskenmerken aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig maken. Bij de besluitvorming over en de uitwerking van dergelijke veiligheidsmaatregelen vindt door de initiatiefnemer altijd een afweging plaats over de gevolgen voor de beschikbaarheid en onderhoudbaarheid van de tunnel over de gehele levensduur. Voorafgaand aan het planologisch besluit en de verlening van de bouwvergunning voor een tunnel dient advies gevraagd te worden aan de Commissie Tunnelveiligheid. In geval van polarisatie over standpunten tussen initiatiefnemer en het bevoegd gezag over de impact van aanvullende veiligheids-

maatregelen op de beschikbaarheid en onderhoudbaarheid van de tunnel kan het advies van de Commissie Tunnelveiligheid bijdragen aan de belangenafweging.

132

Welke partijen worden concreet bedoeld als u spreekt over het in het kader van het bevorderen van de veiligheid leveren van «een bijdrage aan de maatschappelijke aandacht» en het helpen en motiveren van betrokken partijen? Nemen die partijen dan hun verantwoordelijkheid niet en is daarom «motivatie» van u nodig? Kunt u in relatie tot deze opdracht aangeven waarop de Kamer u concreet kan aanspreken?

Vele partijen zijn direct en indirect betrokken bij verkeersveiligheid. Dit zijn niet alleen de gebruikelijke partijen als regionale overheden en verkeersveiligheidsorganisaties maar ook bijvoorbeeld eigenaren van voertuigvloten (zoals leasemaatschappijen) of verzekeraars. Hoewel dit soort partijen niet direct verkeersveiligheid als doelstelling hebben wil ik hen stimuleren hieraan aandacht te besteden omdat deze wel degelijk hieraan een bijdrage kunnen leveren.

133

Bent u op de hoogte van de bezwaren van de ferry sector tegen de nieuwe afspraken, over het zwavelgehalte in scheepsbrandstof in Emissie Controle Gebieden? Hoe beoordeelt u deze bezwaren van de ferry sector en acht u de kans op een «modal shift» van water naar de weg reëel? Wat zijn uw mogelijkheden om een dergelijke modal shift te beperken?

Ik ben van de bezwaren van de ferry sector op de hoogte. Deze bezwaren zijn ook recent door de sector in de IMO kenbaar gemaakt. De IMO heeft echter geen reden gezien tot wijziging van besluitvorming over aanscherping van de normen. De internationale regelgeving over luchtverontreiniging door zeeschepen, Marpol Annex VI, is kortgeleden, op 9 oktober 2008, door IMO geheel herzien. Onderdeel van deze regelgeving zijn nieuwe normen voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor schepen varende in zgn. Sulphur Emissie Controle Gebieden (SECA's), zoals de Noordzee en Oostzee. Er is met deze nieuw aangenomen SECA-normen sprake van een (gedeeltelijk) correctie van ongelijke concurrentieverhoudingen ten opzichte van wegtransport en binnenvaart. Deze modaliteiten hebben de afgelopen decennia te maken gekregen met veel strengere milieueisen dan de zeevaart en deze zijn ook veel eerder ingegaan dan de zeevaart-normen. Ook de normen voor de binnenvaart zijn strenger dan de zgn. SECA-limieten voor de zeevaart en bovendien zijn zij eerder van kracht. Met de totstandkoming van de nieuwe IMO afspraken maakt de zeevaartsector een inhaalslag op milieugebied, wat ook ten goede komt aan het groene imago van deze sector. Alhoewel er geen specifiek modal shift beleid meer wordt gevoerd is mijn beleid wel gericht op stimulering van shortsea shipping, het zeevervoer tussen Europese havens en havens in aangrenzende landen. Hoofdpunten hierbij zijn het reduceren van administratieve lasten (één overheidsloket) en het verruimen van de vrijstelling voor de loodsplicht. Voorts geven Nederland en België/Vlaanderen middels de Task Force North Sea praktische invulling aan het EU-concept Motorways of the Sea. Deze Task Force zal projecten van het bedrijfsleven indienen bij de Europese Commissie.

134

De uitgaven in het kader van Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's worden structureel verlaagd, van € 56 mln. in 2007 naar € 40 mln. in 2013. Kunt u de reden hiervan toelichten?

De verlaging van de uitgaven van € 56 mln. in 2007 naar € 40 mln. in 2013 kent meerdere oorzaken. Beleidsmatig is er geen sprake van extensive-ring. De oorzaak van de verlaging is technisch van aard en wordt veroorzaakt door een incidentele verhoging van de uitgaven in 2007. Dit is het gevolg van een overheveling vanuit VROM (2 mln.) voor het versterkingsprogramma Externe Veiligheid, een eenmalige impuls voor veiligheid metro, investeringen voor het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, ontwikkeling kwaliteitsmanagement en meld-volg systemen, de ontwikkeling van een causaal model voor de verbetering van de (interne) luchtvaartveiligheid en meer aankoop van woningen op basis van vrijwilligheid in de LIB veiligheidssloopzones Schiphol (totaal 6,6 mln.). Daarnaast is er sprake van een verlaging als gevolg een structurele overboeking vanaf 2008 (2,2 mln.) naar het Ministerie van Defensie ten behoeve van de Kustwacht Nieuwe Stijl en een neerwaartse bijdrage aan de batenlastendienst Inspectie Verkeer en Waterstaat.

135

Waaruit bestaat de bijdrage aan de Onderzoeksraad voor de veiligheid als het gaat om onderzoek naar de veiligheid goederenvervoer scheepvaart?

De bijdrage betreft een voorgenomen budgetoverheveling van VenW aan de Onderzoeksraad voor de veiligheid voor het uitvoeren van onderzoek naar ongevallen in de zeescheepvaart. Echter over de reikwijdte van deze onderzoeksverplichting en daaraan gekoppeld het vereiste budget wordt thans door VenW in samenwerking met OVV nog onderzoek verricht.

136

Wanneer is het project basisnet vervoer gevaarlijke stoffen nu eindelijk afgerond en wordt een concreet voorstel gedaan aan de Kamer?

Ik verwacht uw Kamer voor het einde van het jaar de ontwerp-Basisnetten Weg en Water, de stand van zaken van het concept-ontwerp Basisnet Spoor en de conceptregelgeving voor de ruimtelijke doorwerking van de Basisnetten te kunnen toezenden.

137

Wat wordt concreet bedoeld met «voortgang boeken» op IMO en EU veiligheidsdossiers en de uitvoering van de beleidsbrief zeevaart? Kunt u dit ook toelichten in het licht van piraterij?

Bedoeld wordt dat in internationaal verband posities worden ingenomen die de beleidsdoelstellingen uit de beleidsbrief zeevaart dichterbij brengen. Concrete dossiers zijn in de beleidsbrief genoemd zoals bijvoorbeeld de maatregelen nrs. 19, 21, 23, 25 op het gebied van duurzaamheid. Voor wat betreft piraterij als dossier in de EU vertaalt zich dat o.a. in het feit dat door Nederland piraterij in Brussel op de agenda geplaatst is van het maritieme security comité (MARSEC) van de Europese Commissie en de lidstaten. De Commissie heeft toegezegd met een piraterij document te zullen komen. Verder participeert Nederland in onder het Maritime Safety Committee van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) resulterende Correspondentie Groep over Piraterij. Deze groep zal met een interim rapport komen met voorstellen ter verbetering van de bestrijding van piraterij.

138

Kunt u aangeven hoe de informatievoorziening over de actuele situatie en de internationale inspanningen door de overheid naar de Nederlandse reders verloopt?

Voor reders en andere belanghebbenden zijn verscheidene gespecialiseerde bronnen beschikbaar die actuele informatie over piraterij en risico-gebieden geven, zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en het Internationale Maritieme Bureau (IMB). Daarnaast zijn er ook private partijen die dit soort informatie bieden. Voorts wordt door de overheid informatie over nationale en internationale inspanningen uitgewisseld met het maritieme bedrijfsleven en de vakbond van zeevarenden Nautilus. Dit zowel in bilaterale contacten, als tijdens bijeenkomsten van het Nationale Piraterij Platform en de Werkgroep Security van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.

139

Kunt u aangeven hoeveel bijstandaanvragen inmiddels door reders zijn ingediend, de termijn waarbinnen reders antwoord hebben gekregen en welke inspanningen door de overheid zijn toegezegd?

Tot de goedkeuring van het Draaiboek Piraterij in de Rijksministerraad van 11 juli 2008, is de systematiek van het draaiboek drie keer bij bijstands-aanvragen toegepast, wat in twee gevallen tot afwijzing van het verzoek heeft geleid. Daarbij was in één geval sprake van voldoende tijd om een andere, veiligere route te kunnen varen en was er in één geval sprake van een regio waar geen Defensiemiddelen aanwezig waren. De escorte van de MS Prinsendam door Hr. Ms. Evertsen is op grond van het draaiboek goedgekeurd. Sinds 1 oktober, de datum waarop bijstandaanvragen officieel verlopen via het kustwachtcentrum, zijn nog twaalf aanvragen binnengekomen. Alle aanvragen kwalificeerden zich voor bijstand. In acht gevallen, kon geen Nederlandse defensiecapaciteit ingezet worden. Deze aanvragen zijn vervolgens aangemeld bij het EU NAVCO coördinatiecentrum voor eventuele begeleiding door marine eenheden van andere (lid)staten. Dit heeft reeds geleid tot inzetten van andere EU-lidstaten ter bescherming van Nederlandse schepen. De overige aanvragen hebben betrekking op bijstand in de periode eind november/begin december, en worden nader onderzocht om te bezien of deze aansluiten bij defensiecapaciteit in de regio. De termijn waarbinnen reders antwoord gekregen hebben op een bijstandaanvraag, varieert globaal tussen 48 uur en een week. De termijn is mede afhankelijk van noodzaak en tijdsdwang (soms heeft een reder bijstand pas over enige weken nodig), de tijdigheid van de indiening en de volledigheid van de bij de aanvraag verstrekte informatie.

140

Welke concrete acties en bijbehorende effectieve instructies zijn reeds genomen dan wel zullen op korte termijn worden genomen door de overheid, voor daadwerkelijke bescherming van de koopvaardij in de Golf van Aden?

140

Het fregat Hr.Ms. Evertsen heeft van eind maart tot eind juni 2008 WFP-transporten begeleid voor de kust van Somalië, ter bescherming tegen piraterij. In totaal heeft het fregat negen voedseltransporten begeleid en de aanvoer van meer dan 42 000 ton hulpgoederen veilig gesteld. Sinds de escortes hebben piraten de schepen niet meer aangevallen. De Nederlandse regering heeft op 10 oktober jl. besloten om opnieuw een fregat te sturen ter bescherming van WFP-transporten tegen piraterij bij Somalië. Hr.Ms. De Ruyter zal tot medio december deze missie uitvoeren. De EU besloot op 15 september jl. een lichte coördinatiestructuur («EU NAVCO») in te stellen ter ondersteuning van nationale operaties van EU-lidstaten voor de kust van Somalië. Dit in afwachting van een mogelijke toekomstige maritieme EVDB-operatie in dit gebied. Coördinatie tussen EU-lidstaten via EU NAVCO heeft geleid tot inzetten van EU-lidstaten ter bescherming van Nederlandse schepen in de Golf van

Aden. De voorbereidingen voor een maritieme EU-operatie zijn op dit moment gaande. Deze zal moeten bijdragen aan de implementatie van VN-Veiligheidsraadresolutie 1816, hetgeen ondermeer afschrikking van piraten, patrouillering en escortering voor de kust van Somalië kan inhouden. De operatie zal in elk geval een humanitaire component moeten krijgen en daarnaast ook commerciële schepen moeten kunnen begeleiden, bijvoorbeeld Europese koopvaardij schepen. Ook binnen de NAVO is men zich bewust van de omvang van de problemen rondom piraterij en de urgentie om deze aan te pakken. Naar aanleiding van de acute nood heeft de NAVO besloten het mandaat van de staande NAVO-vloot uit te breiden. Dit houdt in dat de staande NAVO-vloot, waarvan een onderdeel van medio oktober tot medio december opereert bij Somalië, daarbij – indien nodig – kan patrouilleren en optreden tegen dreigende aanvallen van piraterij.

141

Op welke wijze spant de Nederlandse overheid zich in voor het verlengen van de VN-resolutie 1816, op grond waarvan in Somalische wateren geopereerd kan worden?

Ik heb deze vraag overgedragen aan de minister van Buitenlandse Zaken die u een antwoord zal geven.

142

Welke wijzigingen vinden er plaats bij bemanningseisen, opleidingseisen, technische eisen aan schepen, verkeerseisen en het vervoer van gevaarlijke stoffen? Welke gevolgen hebben deze wijzigingen voor reders?

Op dit moment wordt in de IMO met name gewerkt aan herziening van bemannings- en opleidingseisen. Daarnaast spelen ook ontwikkelingen met betrekking tot technische eisen aan schepen en gevaarlijke stoffen. De nationale voorschriften voor bemannings- en opleidingseisen zijn gebaseerd op internationale voorschriften en verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Op dit moment wordt in IMO verband gewerkt aan de herziening van de richtsnoeren voor het bepalen van de bemanningssamenstelling en een uitgebreide herziening van het STCW verdrag dat de normen betreft voor zeevarenden ten aanzien opleiding, diplomering en wachtdienst. Voor beide herzieningsactiviteiten is de afronding gepland voor 2010. Voor beide activiteiten geldt dat op dit moment de voorgestelde aanpassingen en/of wijzigingen zich nog in de eerste conceptvorm bevinden. De gevolgen voor de reders, als ook voor de andere stakeholders, zijn op dit moment dan ook nog niet nauwkeurig vast te stellen. De inzet van Nederland in deze is er wel op gericht het level playing field te blijven handhaven. Wel is het mogelijk dat de herziening van het STCW-verdrag ertoe leidt dat op bepaalde onderdelen zeevarenden een actualiseringstraining moeten ondergaan en dat sommige trainingen aan de wal uitgevoerd moeten gaan worden in plaats van aan boord. Voor wat betreft het onderwerp technische eisen aan schepen is de inzet wijzigingen van internationale veiligheidseisen voor schepen te baseren op meer risicoanalyses. Voorts verwijs ik concreet naar de maatregelen nr. 12, 35, 37, 38 en 41 uit de beleidsbrief Zeevaart. Op deze terreinen is voortgang te verwachten in de komende jaren. Ten aanzien van het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen wordt op basis van wijzigingen in IMO-regels met ingang van 2010 training voor afzenders en beladers verplicht. Hiermee worden deze eisen in lijn gebracht met de training voor spoor, weg en binnenvaart in Europa. Hier zijn ondermeer geen gevolgen voor de reders aan verbonden aangezien deze trainingen zijn gericht op het walpersoneel. Daarnaast zijn er verplichte IMO-regels vastgesteld voor het vervoer van vaste gevaarlijke stoffen die in bulk worden vervoerd. Deze maatregelen worden in 2011 van kracht. Neder-

land heeft deze regels nationaal al geïmplementeerd waardoor er voor de reders geen extra gevolgen zullen optreden en het level playing field wordt verbeterd. Bij wijzigingen in IMO-regels zijn stakeholders, waaronder de reders, nadrukkelijk betrokken.

143

Welke acties worden in het kader van «vereenvoudigen internationale regelgeving» nu ondernomen?

Op 1 oktober 2008 heeft de Europese Commissie het project «PLATINA» gelanceerd, om op een efficiëntere manier acties en maatregelen ter bevordering van de binnenvaart te formuleren en uit te voeren. Het project heeft 22 partners uit 9 Europese landen en wordt met € 8,5 miljoen door de Commissie gefinancierd. Een van de doelstellingen van het project is het vereenvoudigen van de internationale regelgeving. In dat kader is in opdracht van de Commissie een rapport opgesteld. Binnenkort zal de Europese commissie een bijeenkomst beleggen van nationale experts om te bespreken welke conclusies uit dit rapport kunnen worden getrokken. Daarnaast wordt op verzoek van de Tweede Kamer thans een uitvoeringsprogramma administratieve lasten van Verkeer en Waterstaat opgesteld. Het domein Binnenvaart komt daarbij ook aan de orde. Het overgrote deel van de regelgeving op het terrein van de binnenvaart heeft een internationale oorsprong en aanpassingen zullen internationaal dienen te worden afgesproken. Met dit uitvoeringsprogramma wordt invulling gegeven aan de desbetreffende toezegging bij de behandeling van de beleidsbrief binnenvaart.

144

Waaruit bestaat de Nederlandse bijdrage aan de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst?

Nederland levert een financiële bijdrage aan de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst (NAIP). Deze bijdrage is verplicht op basis van de Annex van het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee Hoofdstuk V. (SOLAS Verdrag) De NAIP wordt door de Verenigde Staten met hulp van Canada onderhouden in het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan en informeert de scheepvaart in het ijsseizoen over de locaties van ijsbergen.

145

Wat houdt het «bevorderen innovatie loodsen en beloodsen» concreet in?

Innovatie loodsen richt zich op het ontwikkelen en toepassen van innovaties in het loodsen van schepen naar een haven of vanuit een haven naar open zee. Daarbij gaat het om technische toepassingen in de navigatie en de communicatie met de wal. De ontwikkeling van een meer structurele toepassing van het Loodsen op Afstand (LOA), het loodsen van (meerdere) schepen vanaf de wal is hiervan een voorbeeld. Innovatie beloodsen richt zich op het ontwikkelen en toepassen van innovaties in het aan boord brengen van de loods op een te loodsen schip. Daarbij gaat het om de ontwikkeling van nieuwe loodsschepen die de loods aan boord brengen van een te loodsen schip. De ontwikkeling en toepassing van de SWATH-tender (Small Waterplane Area Twin Hull) als beloodsingschip is hiervan een voorbeeld. Ik wil met name bevorderen dat het Nederlands Loodswezen gebruik maakt van innovatieve ontwikkelingen en toepassingen in de loodsdienstverlening. Dit is van belang vanwege de groei en de schaalvergroting in de scheepvaart, waardoor het aantal loodsverrichtingen mogelijk kan toenemen, terwijl een toekomstig tekort aan aspirant-registerloodsen niet uit te sluiten is. Hierop vooruitlopend wordt bezien of binnen de geldende veiligheidsrandvoorwaarden, met hetzelfde

aantal loodsen meer, maar innovatievere loodsverrichtingen kunnen worden uitgevoerd. Daarbij speelt ook het vermijden van toekomstige wachttijden een rol, aangezien die wachttijden een negatief effect kunnen hebben op de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg–Le Havre range. Ik draag financieel bij aan onderzoek en ontwikkeling van toepassingen die kunnen bijdragen aan innovaties in de dienstverlening door loodsen. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van een nieuw nautisch verkeersmodel en onderzoek naar het structureel toepassen van Loodsen Op Afstand. Ik ben daarnaast primair verantwoordelijk voor het regelgevend kader en de aanpassing daarvan om de toepassing van innovatieve concepten mogelijk te maken.

146

Kunt u de doelstellingen van het «verbeteren veiligheid binnenwateren», «verbeteren van de hulpverlening en rampenbestrijding», en het «implementeren resultaten van onderzoek naar toekomst van het verkeersmanagement scheepvaart» nader concretiseren?

Voor het antwoord op de vraag over de doelstelling «verbeteren veiligheid binnenwateren» wordt verwezen naar het antwoord op vraag 151. Om de hulpverlening en rampenbestrijding op de binnenwateren te verbeteren werken de ministeries van BZK en VenW in het project Waterland samen met regionale bestuurders en vertegenwoordigers van hulpverleningsorganisaties aan een eenduidige organisatie van hulpverlening en crisisbeheersing bij incidenten op het water. VenW is voor de binnenwateren betrokken vanuit het vaarwegen waterbeheer, BZK vanuit de verantwoordelijkheid voor hulpverlening en rampenbestrijding. Voor de toekomstige invulling van het verkeersmanagement scheepvaart wordt momenteel onderzoek verricht. Duidelijk is nu reeds dat vanuit internationaal en nationaal perspectief het begeleiden van het scheepvaartverkeer via informatieverstrekking en het dynamisch reguleren in gevallen van capaciteitstekort of onveilige situaties, steeds belangrijker wordt bij het veilig en vlot afhandelen van het scheepvaartverkeer. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om:

- invoering AIS voor binnenvaart en visserij;
- invoering bediening op afstand op corridorniveau in Zeeland en Limburg;
- pilot voor een optimaal gebruik van de sluisen in de Schelde-Rijn corridor.

147

Hoe beoordeelt u de klachten over de hoogte van de tarieven die de Inspectie Verkeer en Waterstaat in rekening brengt voor de door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgegeven documenten? Welke prikkel heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat om zo kostenefficiënt mogelijk te werken en welke rol kan (inter)nationale benchmarking daarbij spelen? Hoe wordt in de situatie dat het KIWA de (meeste) documenten gaat uitgeven de hoogte van de tarieven bepaald? Zal daarbij het instrument van (inter)nationale benchmarking ingezet worden? Welke rol kunnen de maritieme brancheorganisaties hierbij spelen?

Het is kabinetsbeleid om volledig kostendekkende tarieven in rekening te brengen. De tarieven die de Inspectie in het verleden hanteerde, waren niet kostendekkend. Om te komen tot volledige kostendekkende tarieven, is vanaf 2007 bij de Inspectie sprake van tariefstijgingen die uitgaan boven het inflatiepercentage. Een deel van de betrokken sectoren heeft aangegeven hier moeite mee te hebben en volgt de tariefontwikkeling kritisch. De Inspectie gaat zorgvuldig om met klachten uit de sector over de tarieven die de Inspectie in rekening brengt. Voor de beantwoording van de vraag over de kostenefficiëntie verwijs ik u naar het laatste deel van het antwoord op vraag 83.

Het nut van het uitvoeren van een benchmark op de tarieven van de Inspectie is beperkt. Het beginsel van doorberekenen van integrale kosten aan derden (100% kostendekkendheid) wordt lang niet door alle Europese landen gehanteerd, en ook de organisatorische inbedding en werkwijze van vergunningverlening verschilt per land, waardoor een objectieve vergelijking van tarieven niet goed mogelijk is.

De eerste drie jaren na de overdracht van de genoemde taken aan de beoogde externe partij (KIWA) worden de tarieven nog vastgesteld door de minister van VenW. Daarna mag de externe partij zelf de tarieven vaststellen, met dien verstande dat de minister van Verkeer en Waterstaat maximum tarieven bepaalt, om te voorkomen dat tarieven door de externe partij ongelimiteerd verhoogd worden. Overigens zullen bij het vaststellen van de tarieven ook in de toekomst de sectoren, waaronder de maritieme brancheorganisaties, gehoord worden.

148

Kunt u aangeven hoeveel binnenvaartschepen in 2009 over AIS transponders moeten beschikken? Welke maatregelen neemt u om dit te promoten?

In 2009 is geen enkel binnenvaartschip verplicht een inland AIS transponder aan boord te hebben. In het convenant binnenvaart heb ik afgesproken de binnenvaart financieel tegemoet te komen voor de uitrusting van schepen met inland AIS transponders. Daarover zal ik u binnenkort schriftelijk informeren conform een eerdere toezegging.

149

Op welke wijze kan het «level playing field» voor Nederlandse reders in stand worden gehouden?

In de Beleidsbrief Zeevaart zijn maatregelen opgenomen ter verlaging van het tonnagetarief voor zowel grote schepen als scheepsmanagers, omdat uit onderzoek is gebleken dat het tonnageregime in België en Cyprus gunstiger is dan in Nederland. In het Belastingplan 2009 zijn voorstellen opgenomen, die het verschil in tonnagetarief met België respectievelijk Cyprus verkleinen. Daarnaast is voor het level playing field ook het versterken van de kwaliteit van het Nederlands scheepsregister belangrijk: een adequate, efficiënte en klantvriendelijke toezichtsorganisatie. Tevens is er aandacht voor een concurrerend ondernemers- en vestigingsklimaat, onder meer door stimulering van innovaties, meer doelregelgeving en het verder verminderen van de administratieve lasten.

150

Hoe wilt u het streven, om in 2009 minder dan 3% aanhoudingen en inspecties door buitenlandse autoriteiten te laten plaatsvinden aan boord van schepen die onder Nederlandse vlag varen, bewerkstelligen?

De Inspectie draagt bij aan het verminderen van aanhoudingen in het buitenland door haar Vlaggenstaattoezicht. In het kader van dit toezicht zet de Inspectie 13,8 FTE in 2009 in. Deze inzet wordt verdeeld over diverse programma's zoals het toezicht op de klassebureau's en andere erkende organisaties, maar ook diverse inspectieprogramma's aan boord van Nederlandse schepen. De keuze van deze programma's worden ingegeven door risico-analyses en resultaten van de Nederlandse vloot in eerdere jaren. Zo is een ship security programma onderdeel van het inspectieprogramma, omdat dit in de USA veel aandacht heeft. Andere programma's voor 2009 zijn bijvoorbeeld gericht op milieu (CFK, anti-fouling). Naast de inspectieprogramma's houdt de Inspectie nauwlettend de resultaten in de gaten van de Nederlandse schepen tijdens buiten-

landse inspecties in het lopende jaar. In overleg met de branchevereniging worden reders die minder presteren door de inspectie gestimuleerd hun resultaten te verbeteren.

151

De streefwaarde voor het aantal ongevallen op de binnenwateren is maximaal 275 per jaar. Wat waren de ongevalcijfers in de jaren 1999–2007? De streefwaarde voor het Nederlandse deel van de Noordzee is 20. Waarom is dit hoger dan in 2007?

De algemene doelstelling voor de veiligheid op de binnenwateren is dat het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade verder verlaagd wordt. Het getal van 275 is hierbij het maximum. In de gegevens over het aantal geregistreerde significante ongevallen zijn onverwachte fluctuaties gesignaleerd. Momenteel wordt onderzocht of de definitie van significante ongevallen scherper geformuleerd kan worden zodat een meer eenduidig beeld verkregen kan worden. De rapportage over de meest recente stand van zaken rond de registratie van (significante) ongevallen zal plaatsvinden in de Veiligheidsbalans 2008 van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Hierin zullen de ongevalscijfers in de jaren 1999–2007 gerapporteerd worden. Voor het aantal significante ongevallen op de Noordzee is eveneens een streefwaarde vastgesteld. Dit getal was tot en met 2007 maximaal 25. Door gevoerd beleid voor de verkeersveiligheid op de Noordzee ligt het aantal werkelijke significante ongevallen per jaar sinds 1999 onder de 25 en sinds 2003 onder de 20. In de toekomst wordt een verdere verbetering van de veiligheid voorzien. Gezien de ervaringen uit het verleden kon met het huidige instrumentarium de bestaande norm van maximaal 25 significante ongevallen per jaar met letselschade of milieuschade (exclusief arbeidsongevallen aan boord) op het Nederlands deel van de Noordzee worden aangescherpt tot 20. De streefwaarde is dus niet hoger dan in 2007 maar lager.

152

Een speerpunt voor 2009 is de recreatieve luchtvaart. Kunt u hier een nadere toelichting op geven?

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (Inspectie VenW) is in 2007 in samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA-NL) een traject gestart ter verbetering van de veiligheid van vliegen met Micro Light Aeroplanes (MLA's). De Inspectie VenW ziet er in 2009 op toe dat de verbeteringen die met de KNVvL en AOPA zijn afgesproken, daadwerkelijk worden doorgevoerd.

153

Wat is het trainingscentrum JAA/EASTO? Waarom loopt de contributie in 2009 terug van 350 000 naar 250 000?

Het trainingscentrum JAA/EASTO is het instituut dat trainingen verzorgt voor de luchtvaartveiligheid. Het accent ligt daarbij op de voorschriften en procedures van de EASA (European Aviation Safety Agency). Organisatorisch is het trainingscentrum een onderdeel van het samenwerkingsverband van de luchtvaartdiensten van Europese landen, de ECAC (European Civil Aviation Conference). De bijdrage van het ministerie betreft een meerjarige bijdrage aan de huisvesting van het trainingscentrum. De bijdrage aan het trainingscentrum Easto loopt in 2009 niet terug van 350 000 naar 250 000, maar ligt voor de jaren 2008 en 2009 incidenteel hoger omdat er toen naast JAA-TO een tweede trainingsfaciliteit (EASTO) werd medegefinancierd. JAA-TO en EASTO zijn inmiddels samengegaan tot een gemeenschappelijk trainingscentrum.

154

Kunt u ingaan op de actiepunten van de Inspectie ten aanzien van luchtvaartoperationele bedrijven en luchtvaarttechnische bedrijven? Welke concrete actiepunten met welke resultaten kan de Kamer tegemoet zien?

De Inspectie VenW geeft in 2009 uitvoering aan haar kerntaken van vraaggestuurde toelatingsactiviteiten en de uitvoering van de mondiaal verplichte toezichtprogramma's op luchtvaartoperationele en luchtvaarttechnische bedrijven. Voor luchtvaartoperationele bedrijven continueert de Inspectie VenW in 2009 de huidige inzet op de AOC-houders en Opleidingen. Handhaving zal zich voornamelijk concentreren op vliegtuigen van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederland aan doen. De formele overdracht van wetgevende bevoegdheden door de EU-lidstaten aan de Europese Commissie c.q. EASA op het gebied van vluchtoperaties en brevettering heeft dit jaar plaatsgevonden bij Verordening 216/2008. De nadere uitwerking op het gebied van vluchtuitvoering en brevettering geschiedt momenteel door EASA door middel van zogenaamde uitvoeringsregels (implementing rules). Zowel de totstandkoming hiervan als het doorvoeren op nationaal niveau vraagt intensieve inzet van de Inspectie. Voor het toezicht op luchtvaarttechnische bedrijven blijft de nadruk liggen op verstrekken van vergunningen aan bedrijven en personen, het inspecteren van de werking van het luchtvaartveiligheidssysteem middels risicogestuurd systeem- en producttoezicht en het plegen van interventies om de werking hiervan te verbeteren. Over de concrete actiepunten het volgende: De Inspectie voert in 2009 onderzoek uit naar de opleidingen en toekomstige beschikbaarheid van gekwalificeerd technisch personeel. Op grondafhandeling start een luchtbreed project waarin de integrale benadering van het toezicht op grondafhandeling wordt onderzocht. Bevindingen en aanbevelingen voor beide speerpunten zijn te verwachten in de loop van 2009.

155

Waarom moeten beveiligingsplannen van luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen jaarlijks worden opgesteld en goedgekeurd? Wordt geen onderscheid gemaakt in bedrijven met een «proven track record» en degenen die op basis van ervaringen strakker toezicht behoeven? Waarom is voor een systeem van goedkeuring vooraf gekozen in plaats van controle achteraf? Waarom wordt niet dezelfde systematiek gevolgd als bij de havens, namelijk alleen hernieuwde goedkeuring benodigd als het haven beveiligingsplan wordt herzien?

Justitie keurt beveiligingsplannen van luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen goed (na advies KMar) met instemming van Verkeer en Waterstaat (ivm relatie tot veiligheid). In de regelgeving is geen enkele verplichting opgenomen dat de beveiligingsplannen van de luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen jaarlijks moeten worden opgesteld en goedgekeurd. Hernieuwde goedkeuring is pas benodigd bij wijziging van het beveiligingsplan. De geactualiseerde onderdelen moeten worden goedgekeurd. De praktijk leert dat gelet op de snel veranderende regelgeving dit vrijwel jaarlijks gebeurt.

156

Wat heeft het programma «security op het spoor», waaraan 4 miljoen subsidie wordt verleend, tot nu toe concreet opgeleverd c.q. welke resultaten kan de Kamer tegemoet zien?

Met dit programma wapent ProRail zich beter tegen een mogelijk dreiging van een terroristische aanslag door aanvullende maatregelen te nemen zoals; het uitvoeren van risicoanalyses, aansluiting op het Alerterings-

systeem Terrorismebestrijding, formuleren van beheersmaatregelen voor verhoging van het basisniveau van security en in alerteringssituaties. Het programma is in samenspraak met het NCTb tot stand gekomen. De uitvoering van de risico-analyses en het formuleren van maatregelen zijn getoetst bij de betrokken ministeries en experts en zijn door ProRail afgestemd met andere infra-managers in Europa. Hierbij is nauw samen gewerkt met NS. Binnen het Incident Management van ProRail zijn diverse procedures ontwikkeld en geïmplementeerd voor noodsituaties en met de overheidshulpverlening afgestemd. Ook is redundantie in communicatievoorzieningen gerealiseerd en is geparticipeerd in diverse oefeningen. Een bewustwordingscampagne is ontwikkeld en uitgerold bij uitvoerende medewerkers van ProRail, sporaanemers en goederenvervoerders. Eind 2007 zijn door ProRail het beleid, de ambitie, het niveau voor security en de benodigde organisatie van securityrisico's geformuleerd. Voorstellen voor de transitie van het programma naar de reguliere organisatie wordt thans voorbereid alsook worden de passende maatregelen geïmplementeerd.

157

Op welke wijze investeert de NCTb in het cameratoezicht in het openbaar vervoer?

In de begroting van Justitie van 2007 is een meerjarenprogramma opgenomen voor verbetering van cameratoezicht in het OV. In totaal is een bedrag van € 31 miljoen beschikbaar voor de periode tot en met 2010. In de begroting van Justitie van 2009 wordt dit onderwerp vermeld in artikel 13.6.

158

Hoe kunt u verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, terwijl de Wet Kilometerheffing nog niet eens door het parlement is goedgekeurd, en de bijbehorende budgetten ook niet?

Om in 2011 te kunnen starten met de implementatie voor vracht is een parallelle aanpak voor het wetgevings- en uitvoeringstraject vereist. Het risico van deze aanpak is dat tijdens de behandeling van de wet in de Kamer wijzigingen worden doorgevoerd die van invloed zijn op het (functioneel) Programma van Eisen, de architectuur en/of de bereidheid van marktpartijen om tijdig te starten met de voorbereiding van werkzaamheden en het ontwikkelen van voertuigapparatuur. Mogelijk zijn er aanpassingen nodig die extra tijd en/of geld vergen. Om dit risico zoveel mogelijk te beheersen, zijn de volgende maatregelen getroffen:

- eerst een partieel uitvoeringsbesluit voor de voorbereidingsfase en de Grootschalige Praktijkttest (Proof of Concept);
- na de behandeling van de wet een uitvoeringsbesluit voor verdere realisatie/implementatie;
- contract(en) ten behoeve van backoffice en eventuele andere (deel-) systemen die onder tevoren afgesproken condities beëindigd of geschorst kunnen worden of een element van afroep bevatten.

De toewijzing van de benodigde budgetten geschiedt via het reguliere begrotingsproces.

159

Wat wordt concreet verstaan onder de verantwoordelijkheid van de minister om «kaders te stellen die bedrijven en personen in staat stellen zelf in hun mobiliteit te voorzien»? Welke kaders worden hier bedoeld, welke maatregelen worden voorgesteld, wanneer en wat zijn de financiële consequenties? Welke rol ziet de u hier voor de overheid en welke voor particulier initiatief?

Met het aangehaalde citaat wordt bedoeld op de verantwoordelijkheid om optimale randvoorwaarden te creëren om bedrijven en personen te laten kiezen uit de diverse opties die hen ter beschikking staan. Een goede illustratie hiervan wordt onder meer weergegeven in het advies van de taskforce Mobiliteitsmanagement en de kabinetsreactie hierop. De kaders bestaan in dit geval uit fiscale regelgeving, het financieel stimuleren van pilots, en de stimulering van de totstandkoming van regionale convenanten. Ook de instelling van de taskforce als zodanig is onderdeel van de genoemde verantwoordelijkheid. Voor meer gedetailleerde informatie over de diverse maatregelen en de financiële consequenties verwijs ik u naar de Kabinetsreactie Voorstel taskforce Mobiliteitsmanagement die u 22 oktober 2008 is toegezonden (kamerstuknummer nog onbekend).

160

Welke «juridische knelpunten als gevolg van de luchtkwaliteit» ziet u? Wanneer worden die knelpunten opgelost? Van wie hangt af of deze knelpunten worden opgelost?

Het centrale knelpunt in het dossier luchtkwaliteit is dat de concentraties van verschillende stoffen in Nederland op dit moment nog niet voldoen aan de Europees afgesproken grenswaarden. Nederland is verplicht al het mogelijke te doen die grenswaarden te bereiken. In het kader van de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit hebben de onderhandelingen geleid tot de mogelijkheid om hier naar toe te werken met behulp van een programma. Met de introductie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt invulling gegeven aan deze mogelijkheid. De bestaande knelpunten zullen in het NSL worden weggenomen met generieke en locatiespecifieke maatregelen en bronbeleid. Het slagen van het NSL is afhankelijk van samenwerking tussen de rijksoverheid en de mede-overheden. Die samenwerking was bij het opstellen van het NSL zeer goed. Ik heb dan ook geen reden om aan te nemen dat het NSL niet zal slagen.

161

De uitgaven op basis van artikel 34 lopen terug van € 144 mln. in 2007 naar € 47 mln. In 2013.

De verschillen lijken vooral te zitten in teruglopende budgetten voor «Benutting en Aanleg» (art. 34.01.04), Netwerk spoor (artikel 34.03), Vervoer cf. Concessiewet (artikel 34.03.04), Netwerk decentraal/regionaal vervoer (artikel 34.04, met name artikel 04, 05 en 06, OV en taxi). Kunt u dit verklaren c.q. motiveren?

Deze fluctuaties zijn het gevolg van mutaties die in eerdere begrotingen zijn doorgevoerd. De artikelen 34.01, 34.03 en 34.04 zijn bij begroting 2007 (Kamerstuk 2006–2007, 30 800 XII, nr. 2) gewijzigd. De mutaties staan gemotiveerd op pagina 143, 144 en 145 van het desbetreffende kamerstuk. De wijziging van de artikelen 34.03 en 34.04 leidt tot hogere bedragen in de jaren tot en met 2009 ten opzichte van de latere jaren en is met name bedoeld voor de invoering van de OV-Chipkaart en de impuls BDU. De incidentele verhoging van artikel 34.01.04 hangt samen met het programma filevermindering dat in 2006 is gestart (zie hiertoe ook bijlage 11 van het genoemde kamerstuk).

162

Waarom wordt het bedrag voor «Anders betalen voor mobiliteit» in 2009 uitgegeven?

Het betreft voornamelijk de uitgaven voor de projectorganisatie. Om in 2010 de Grootchalige Praktijktest te kunnen uitvoeren zullen in 2009 o.a. de aanbesteding van de levering en inbouw van de On Board Units en de

bouw van de Back Office plaatsvinden. Daarnaast betreft het middelen voor de mobiliteitsprojecten die via een specifieke ophoging van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ter beschikking zullen worden gesteld.

163

Wat wordt precies verstaan onder Stimulering marktwerking OV en welke acties kunnen verwacht worden?

Verkeer en Waterstaat zet zich in voor een effectief en efficiënt openbaar vervoer. Het beleid beoogt via periodieke aanbestedingen een betere prijs-kwaliteitsverhouding te krijgen in het belang van huidige en potentiële reizigers. Ook ondersteunt VenW, onder meer via het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, de decentrale overheden in hun rol als concessieverleners voor tram, bus, metro en regionale treindiensten. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het bevorderen van monitoringonderzoeken, verzameling van gegevens omtrent de aanbesteding, het bijhouden van de Klantenbarometer en uitwisseling van leerervaringen uit de aanbestedingspraktijk.

164

Wat wordt precies verstaan onder Stimulering marktwerking Taxi en welke acties kunnen verwacht worden?

Doel van de stimulering van marktwerking in de taxisector is het bewerkstelligen van een volwaardige rol van het taxivervoer in de vervoersketen. VenW werkt samen met de grote steden, belangenorganisaties en taxi-branche aan kwaliteitsverbetering van het straattaxivervoer in Nederland. Door het stellen van eisen aan de herkenbaarheid van de straattaxi (bij standplaatsen) en aan informatie over de dienstverlening kan de consument beter kiezen en zal naar verwachting meer onderlinge concurrentie op prijs en kwaliteit ontstaan. Marktwerking en het stellen van eisen aan een goede basiskwaliteit zijn derhalve middelen om kwaliteitverbetering in het straattaxivervoer te bereiken. Op 26 juni jl. heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over de uitkomsten van het traject «Toekomst voor de taxi» (Kamerstuk 2007–2008, 31 521, nr. 1). De uitwerking van de toekomstvisie voor de straattaxi en het contractvervoer is inmiddels gestart en een aantal acties wordt voorbereid. De meeste acties zullen in 2009 tot uitvoeringsmaatregelen leiden. Op 11 november aanstaande is een overleg met uw Kamer gepland, waarin de uitwerking van de toekomstvisie zal worden besproken.

165

Welk effect heeft de verlaging van de uitgaven op artikel 34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet op de tarieven voor de reizigers?

Geen. Volgens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet mag NS jaarlijks de verwachte inflatie (o.b.v. de consumentenprijsindex) alsmede de verwachte stijging van de gebruiksvergoeding en eventuele BTW-verhogingen doorrekenen in de tarieven van de beschermde kaartsoorten. De tarieven van de meeste andere kaartsoorten zijn hiervan direct afgeleid. Anders dan wanneer een uitgavenbeperking op de VenW-begroting leidt tot een stijging van de gebruiksvergoeding die ProRail aan NS in rekening brengt, is er geen relatie tussen de begroting en de tarieven voor de reiziger.

166

Kunt u aangeven waarom er wel middelen worden vrijgemaakt voor investeringen in het spoor, terwijl op het voor- en natransport OV wordt bezuinigd? Hoe kan het dat beleidsintensiveringen uitsluitend plaatshebben in uw portefeuille?

Er wordt zowel in het spoor als in het voor- en natransport geïnvesteerd. Het decentraal OV krijgt in de Mobiliteitsaanpak eveneens een impuls die aanvullend is op de begroting 2009. Naast de € 4,5 mld die in het spoor worden geïnvesteerd, verbetert het regionaal OV via een extra impuls met het actieprogramma regionaal OV (1 mrd: 500 mln extra rijksbijdrage en 500 mln co-financiering). Daarnaast worden er extra middelen aangewend voor regionale spoorlijnen (€ 90 mln). Ook wordt er in de Mobiliteitsaanpak € 30 mln aan extra middelen voor de fiets gereserveerd, bovenop de middelen die reeds voor fietsenstallingen in het Actieplan «Groeï op het Spoor» zijn opgenomen.

167

Kunt u (bij benadering) aangeven met welk bedrag de uitgaven voor het beheer en onderhoud van alle Rijkswegen zoals terug te vinden in artikel 12 van het Infrastructuurfonds zouden kunnen dalen c.q. hoeveel meer projecten zouden kunnen worden aangepakt voor hetzelfde project, indien alle RWS-projecten «Ruding-proof» worden uitgevoerd? Welke projecten kunnen potentieel volgens de DBFM methode worden aangepakt? Hoeveel besparingen zou dat in het optimale scenario kunnen opleveren? Kunt u dat toelichten?

Het kabinet neemt de aanbeveling van de commissie Ruding over om de grens van de Public Private Comparator te verlagen. Dit betekent dat voor alle projecten boven € 60 mln voortaan wordt onderzocht of van DBFM meerwaarde is te verwachten. Deze meerwaarde kan bestaan uit betere kwaliteit voor hetzelfde geld of minder geld voor dezelfde kwaliteit. Hoeveel besparingen de toepassing van DBFM in totaal zal opleveren is vooraf niet te voorspellen. Wel is het zo dat toekomstige financiële voordelen van innovatief aanbesteden, waaronder PPS, ter grootte van € 1,5 miljard reeds zijn ingeboekt in de Nota Mobiliteit. Deze zijn dus nodig om het MIRT te kunnen realiseren. Vooralsnog is er dus geen sprake van budgettaire meevallers waarmee investeringen in (extra) projecten kunnen worden bekostigd.

168

Kunt u concreet de tot nu toe gerealiseerde, en de nog te verwachten resultaten van het «programma Filevermindering» op een rijtje zetten? Kunt u de verhouding kosten en baten analyseren? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het «programma Filevermindering» heeft al veel resultaten opgeleverd. Alle projecten worden geëvalueerd, maar de realisatie en evaluatie van een aantal projecten loopt nog. In januari 2009 krijgt de Kamer een brief met daarin de resultaten. Een in het oog springend voorbeeld is het groene golf team dat in één jaar al 25 miljoen euro aan maatschappelijke baten heeft gerealiseerd door minder opstoppingen. De gemiddelde verbetering per verkeersregelinstallatie bedraagt 30 procent. Andere voorbeelden zijn calamiteitschermen die in een paar minuten zijn opgezet en de kijkfiles beperken met twintig procent en het stand-by houden van de ZOAB-reiniger op de ruit van Rotterdam wat leidt tot een reductie van de afhandeltijd van zeventien minuten per ongeval waarbij inzet van de machine noodzakelijk is. De burger merkt dat de doorstroming verbetert en de reistijd betrouwbaarder wordt. Op 16 december 2008 wordt het eindcongres FileProof gehouden. Na dit congres wordt een publicatie van alle maatregelen uitgebracht. We nodigen u van harte uit om op 16 december 2008 op het eindcongres in De Doelen in Rotterdam aanwezig te zijn.

Wanneer kan de Kamer de uitwerking van het concrete maatregelenpakket voor een betere benutting van de weg tegemoet zien, inclusief tijdschema, kosten en opbrengsten? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het concrete maatregelenpakket is aangeboden als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak (22 oktober 2008, kamerstuknummer nog onbekend). Het pakket is erop gericht de doorstroming te verbeteren op de top-50 filelocaties en de aansluitingen tussen snelweg en regionale wegen. De maatregelen worden opgeleverd in de periode 2009–2012. Samen met de regio en aansluitend op de netwerkaanpak zijn in totaal 17 maatregelenpakketten uitgewerkt. De afspraken hierover worden eind 2008 in de bestuurlijk overleggen met de regio's vastgelegd, en gepresenteerd in de bijlage van de mobiliteitsaanpak die in de tweede helft van november uitkomt. Behalve de 17 regionale pakketten zijn er ook 5 generieke pakketten ontwikkeld, bijvoorbeeld voor de verbetering van incident management en voor benodigde aanpassingen in de verkeerscentrales. Voor de prioritering van het maatregelenpakket zijn kosten en baten bepaald. In bijna alle gevallen is de terugverdientijd korter dan 5 jaar, soms zelfs veel korter. Van alle pakketten zijn «factsheets» opgesteld waarbij gedetailleerd naar de maatregelen is gekeken. In de bijlage van de Mobiliteitsaanpak is per maatregelenpakket de aanleiding, aanpak, belangrijkste mijlpalen en het budget aangegeven. Met dit pakket merkt de burger dat op heel korte termijn het ergste fileleed wordt beperkt bij zowel de filetoplocaties, als een aantal zwaar belaste aansluitingen.

170

Welk jaartal heeft u in gedachten wanneer u stelt dat de stijging van het aantal voertuig verliesuren doorzet «tot aan de invoering van ABvM» (Index 2000 = 100, 2007 = 157). Welk oordeel geeft u aan deze ontwikkeling, mede in het licht van uw eigen inspanningen om de files te verminderen? Welke consequentie trekt u als de «mobiliteitsprojecten» structureel geen noemenswaardige daling van het aantal voertuig verliesuren laten zien? Welke indexcijfer streeft u voor zijn eigen kabinetsperiode na?

De kilometerprijs zal in 2011 starten met vrachtverkeer, waarna in de jaren 2012 tot en met 2016 de overige voertuigen zullen ingroeien. Naarmate de invoer vordert en er meer voertuigen in het systeem zijn zal het effect van de kilometerprijs groter worden. De stijging van het aantal voertuigverliesuren in de genoemde periode is fors, wat mede te wijten is aan het achterblijven van nieuwe infrastructuur. Dit vanwege de problematiek met luchtkwaliteit, terwijl in dezelfde periode sprake was van een hoge economische ontwikkeling. Uit het KIM rapport «verkenning autoverkeer 2012» kan worden opgemaakt dat de aanleg van extra rijstroken de reistijdverliezen heeft gedempt.

Ik blijf daarom consequent inzetten op bouwen, benutten en beprijzen. En heb daaraan toegevoegd een extra impuls door de mobiliteitsaanpak, met daarin bijvoorbeeld meer aandacht voor openbaar vervoer en mobiliteitsmaatregelen in woon-werkverkeer. In de Mobiliteitsaanpak presenteer ik verder een pakket maatregelen waarbij op de korte termijn wordt ingezet op robuuste benuttingsmaatregelen, waarmee direct wordt ingespeeld op de top filelocaties. Van de mobiliteitsprojecten, waar ik € 100 mln aan bijdraag, mag niet verwacht worden dat alle files in Nederland kunnen worden opgelost. Bij de mobiliteitsprojecten wordt gewerkt met vrijwilligers en gaat het om tijdelijke projecten (2009 tot en met 2011). Initiatiefnemer van de mobiliteitsprojecten zijn de regionale overheden. De mobiliteitsprojecten zijn onderdeel van de maatregelen van de regionale convenanten van de taskforce mobiliteitsmanagement en dragen bij aan de in de convenanten geformuleerde regionale doelstellingen. Voor-

naamste doel van de mobiliteitsprojecten is om de deelnemers te stimuleren hun gedrag te veranderen. Samen met de regio ga ik er vanuit dat dit ook wordt bereikt. Indien de effecten niet bereikt worden gaan we met de regio naar wat de oorzaak daarvan is. De resultaten van de mobiliteitsprojecten worden zorgvuldig gemonitord en geëvalueerd en de uitkomsten worden meegenomen bij de toekomstige inzet op mobiliteitsmanagement. De eerste monitoringsrapportage zal eind 2009 beschikbaar komen. De doelstelling voor de bereikbaarheid op het hoofdwegennet voor het jaar 2020 is opgenomen in de Nota Mobiliteit. Er is geen tussen-doel geformuleerd. Tussendoelen zijn weinig zinvol doordat nieuwe maatregelen zoals de invoering van beprijzing en de aanleg van wegen een lange doorlooptijd hebben. Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid prognosticeert voor 2012 een verdere stijging van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet. De betrouwbaarheid zal derhalve niet verbeteren en mogelijk zelfs verslechteren. De burger merkt dit doordat minder verplaatsingen in de spits op tijd zullen zijn.

171

Kunt u de verwachte ontwikkeling van het aantal voertuigverliesuren t/m 2020 in beeld brengen, met en zonder geleidelijke invoering van ABvM?

Door de kilometerprijs neemt het aantal voertuigverliesuren door files af. Verwacht wordt dat weggebruikers door de invoering van de kilometerprijs bewuster omgaan met automobilititeit (Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14). Sommige weggebruikers zullen kiezen voor andere routes of andere vertrektijden, voor een andere vervoerwijze (fiets, openbaar vervoer, carpoolen) of voor een ander activiteitenpatroon (de frequentie of bestemming aanpassen). Op de langere termijn heeft de kilometerprijs invloed op de keuze van woon- en werklocatie van huishoudens en op de vestigingslocatie van bedrijven. 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 maximaal 58% tov de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. Deze effecten zijn berekend voor het zichtjaar 2020 (Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstuk II, 2007–2008, 31 305, nr. 1). Hierbij is uitgegaan van het geschatte gemiddelde basistarief voor personenauto's in 2020 conform het fiscaal plan van 30 mei 2008. De kilometerprijs wordt vanaf 2011 gefaseerd ingevoerd. In 2016 valt naar verwachting het gehele wagenpark onder de werking van de kilometerprijs. Door de gefaseerde invoering zullen ook de effecten gefaseerd zichtbaar worden. De hiervoor genoemde effecten zijn de effecten die op langere termijn optreden. Het is onzeker of het volledige effect van de kilometerprijs in 2020 al geheel is uitgekristalliseerd. Dit hangt af van het uiteindelijke tempo waarmee de kilometerprijs inclusief het spitstarief wordt ingevoerd.

172

Welke doelstelling hanteert u ten aanzien van het betrouwbaarheidspercentage van het hoofdwegennet voor uw eigen kabinetsperiode? Wat merkt de burger hier concreet van?

De doelstelling voor de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet voor het jaar 2020 is opgenomen in de Nota Mobiliteit. Er zijn geen tussentijdse doelen geformuleerd. Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid prognosticeert voor 2012 een verdere stijging van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet. De betrouwbaarheid zal dan derhalve niet verbeteren en mogelijk zelfs verslechteren. Om deze stijgende lijn te kunnen ombuigen is het

essentieel dat de wegen met de spoedaanpak versneld worden aangelegd. Bovendien heb ik in het kader van de Mobiliteitsaanpak het actieprogramma Wegen ontwikkeld, waarbij € 200 mln wordt geïnvesteerd in met name wegtrajecten die in de file top 50 staan.

173

Wat betreft de HSL Zuid is het streven erop gericht dat HSA per oktober 2008 start met het vervoer. Deze datum lijkt (opnieuw) niet te worden gehaald. Kunt u hierop ingaan? Welke nieuwe datum heeft u in gedachten voor ingebruikname van de HSL Noord resp. de HSL Zuid?

Reeds in mijn brief van 1 april 2008 heb ik uw Kamer aangegeven dat er een verschil dreigde te ontstaan tussen het moment waarop de infrastructuur geheel gereed en toegelaten is voor commercieel gebruik en het moment dat de eerste treinen zullen gaan rijden op het traject. In mijn brief van 14 oktober 2008 ben ik daar nader op ingegaan. Ik heb aangegeven dat de start van het tijdelijke vervoer op het noordelijke tracé niet voor medio januari zal zijn. De start van het hogesnelheidsvervoer wordt, met nog de nodige onzekerheden, voorzien in de zomer van 2009.

174

Wat is/zijn de budgettaire consequentie(s) in de begroting van de latere aanvangsdatum vervoer van de HSL?

Over de exacte budgettaire consequenties zal ik uw Kamer informeren wanneer ik een definitieve Aanvangsdatum Vervoer heb vastgesteld. Dit zal naar verwachting binnen enkele weken het geval zijn.

175

Momenteel wordt gewerkt met een nieuwe indicator «beschikbaarheid» waarin elementen van de oude indicator «klanthinder» zijn opgenomen. Hoe is deze nieuwe indicator precies opgebouwd? Waarom is deze nieuwe indicator ingevoerd?

In de onderhavige indicator wordt de totale beschikbaarheid in procenten weergegeven met de formule: $((\text{maximaal beschikbare uren} \times \text{baanvakwaarde}) - (\text{aantal treinvrije onderhoudsperioden} \times \text{duur} \times \text{wegingsfactor} \times \text{baanvakwaarde}) - (\text{aantal storingen} \times \text{functiehersteltijd} \times \text{wegingsfactor} \times \text{baanvakwaarde})) / (\text{maximaal beschikbare uren} \times \text{baanvakwaarde})$. In de nieuwe indicator wordt daarmee ook de impact van de storingen en het onderhoud meegewogen door toevoeging van de factor baanvakwaarde. Verder zijn in de formule de component onderhoudstijd (TVP's) en de component storingstijd (TAO*FHT) samengevoegd waardoor de beschikbaarheid als één percentage wordt uitgedrukt. Ik blijf daarbij overigens ook sturen op de onderliggende indicatoren storingstijd en onderhoudstijd. ProRail heeft deze indicator ingevoerd omdat deze volgens ProRail beter de beschikbaarheid weergeeft.

176

Kunt u bevestigen dat de resultaten en conclusies van de evaluatie van de omvang van de BDU, die in 2008 wordt afgerond, de Kamer vóór de begrotingsbehandeling 2009 zullen bereiken?

Ja, dat kan ik bevestigen.

177

Wat is volgens u de definitie van «gratis OV, waarvoor € 50 miljoen beschikbaar is.? Gelet op de doelstelling van «gratis» OV om de sociale mobiliteit van senioren te bevorderen c.q. om het «sociaal isolement van senioren te doorbreken», waarom drukken de kosten van «gratis OV» dan

op de begroting van VenW en niet op die van SZW? Waarom wordt er wel een bijdrage geleverd aan «gratis» OV maar niet aan «gratis» eigen vervoer over de weg, terwijl juist de mobiliteit van senioren met eigen vervoer op de weg sterk toeneemt?

In het coalitieakkoord staat bij pijler II (een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie) onder het kopje mobiliteit en infrastructuur op pag 17: «In het stads- en streekvervoer komt ruimte om te experimenteren met tariefdifferentiatie, waaronder gratis OV voor specifieke doelgroepen.» Voor het experimenteren met tariefdifferentiatie in het OV (exclusief het hoofdrailnet) heeft het kabinet € 50 miljoen beschikbaar gesteld. Het gaat daarbij om tijdelijke proeven met als doel mensen vanuit specifieke doelgroepen in het OV te verleiden opdat zij structureel gebruik blijven maken van het OV. De doelstelling met gratis OV voor 65-plussers is 2-ledig. Enerzijds het tegengaan van eenzaamheid en isolement van ouderen. Dit behoort tot het terrein van gemeenten. Anderzijds het vullen van lege stoelen in het stads- en streekvervoer in de daluren. Vanwege de gedeelde verantwoordelijkheid heeft Verkeer en Waterstaat voor maximaal 50% bijgedragen in de kosten van de experimenten en hebben de betrokken decentrale overheden het overige deel bijgedragen. Het eigen vervoer hoeft niet gestimuleerd te worden omdat, zoals u schrijft, het eigen vervoer al sterk toeneemt. Bovendien heeft het kabinet geen experimenteergelden beschikbaar gesteld voor gratis eigen vervoer voor senioren.

178

Waarom staat stimulering van het fietsbeleid bij VenW centraal? Is dit niet bij uitstek een taak van de decentrale overheden? Hoe ziet dat «fietsbeleid» er concreet uit en welke kosten zijn daaraan verbonden? Wat merkt de burger hier concreet van?

Fietsbeleid is inderdaad bij uitstek een taak van de decentrale overheden. De rol van het rijk is in de eerste plaats kaderstellend, zoals weergegeven in de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit. Daarnaast heeft het rijk een stimulerende en faciliterende rol om een efficiënte inzet van de decentrale overheden mogelijk te maken. Vanuit de faciliterende rol betaalt VenW bijvoorbeeld de exploitatie van het landelijke fietsdiefstalregister bij de RDW en zorgt het rijk voor ondersteunende wetgeving. Een voorbeeld van de stimulerende rol is het betalen van de door de Fietsersbond uitgevoerde benchmark «Fietsbalans». Deze benchmark heeft een sterk stimulerende werking op de inzet van gemeenten op fietsbeleid. De kosten van de algemene stimulerende en faciliterende rol uit hoofdstuk XII bedragen circa € 1 miljoen per jaar. Het bevorderen van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer kan ook een bijdrage leveren aan de ontlasting van het hoofdwegennet. Daarom wordt in het kader van de Mobiliteitsaanpak geld vrijgemaakt om de aanleg en verbetering van regionale fietsroutes in congestiegevoelige corridors te stimuleren. Met de stimulering van dit soort routes is in het kader van Fileproof een start gemaakt. De eerste van deze routes (Utrecht- Breukelen) wordt in november officieel geopend. Voorts heeft VenW een eigen verantwoordelijkheid voor de aanpak van het tekort aan stallingsplaatsen bij NS-stations. Gekoppeld hieraan gaat het rijk ook inzetten op het stimuleren van gemeenten om te komen tot een adequate aanpak van het opruimen van weesfietsen in de stationsstallingen. In het kader van de Mobiliteitsaanpak en het actieplan «Groei op het spoor» trekt het kabinet in deze kabinetsperiode € 50 miljoen (30 miljoen MobiliteitsAanpak, 20 miljoen Actieplan) extra uit voor de stationsstallingen en het stimuleren van regionale fietsroutes.

179

Kan de minister een overzicht geven van de toegekende budgetten per project voor de Quick Wins OV én ruimtelijke kwaliteit bij NSP's?

De quick wins OV/Ketenbenadering maken onderdeel uit van de quicks wins tweede tranche waarover in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2007 nadere afspraken zijn gemaakt. In totaal is € 78,5 miljoen aan rijksbijdrage toegekend. Bijgevoegd treft u een overzicht van de quick wins tweede tranche aan.¹ Het budget voor ruimtelijke kwaliteit bij NSP's is in deze begroting van VenW nog niet verwerkt. Toekenning van de reservering van € 45 mln. is nog onderdeel van de lopende besluitvorming.

180

In het coalitieakkoord is € 100 mln. uitgetrokken voor «ketenversterking». Van de €100 mln. wordt € 55 mln. ingezet voor de tweede tranche «quick wins». Kunt u de resultaten van de eerste tranche «quick wins» overleggen? Welke concrete «quick wins» zullen worden behaald met de hierboven genoemde € 55 mln.? Wat merkt de burger hier concreet van?

Het doel van de quick wins is om, in aanvulling op de meer grootschalige infrastructurele aanpassingen, op de korte termijn te komen tot een verbetering van de regionale bereikbaarheid van de stedelijke netwerken. De quick wins komen voort uit de in 2006 uitgevoerde netwerkanalyses. Uiterlijk in 2010 (eerste tranche) en 2011 (tweede tranche) moeten de diverse maatregelen zijn uitgevoerd. Concreet merkt de burger dat er bijvoorbeeld transferia en P&R voorzieningen zijn aangelegd, er fietsenstallingen bij zijn gekomen en dat de reizigersinformatie bij OV-haltes is verbeterd. De voortgang van de eerste en tweede tranche quick wins wordt besproken tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT. Hierover wordt u voorafgaande aan het notaoverleg MIRT in november van dit jaar geïnformeerd. Per regio wordt aangegeven wat de voortgang is van de diverse quick wins. Voor een overzicht van de tweede tranche quick wins verwijst ik naar het antwoord op vraag 179.

181

Kunt u toelichten hoe de invoering van de vliegtax heeft bijgedragen aan de doelstelling van het beleid, zijnde de versterking van de Nederlandse mainports – onder randvoorwaarden? Hoe beoordeelt u het feit dat de groei van Schiphol tot stilstand is gekomen in het licht van deze doelstelling?

De invoering van de vliegbelasting heeft niet tot doel de mainport Schiphol te versterken. Zoals in het antwoord op vraag 53 aangegeven, dient deze belasting te worden gezien in het kader van de algemene vergroening van het belastingstelsel

182

Hoe beoordeelt u de vliegtax in het licht van het level playing field waar u zich verantwoordelijk voor acht? Welke concrete, en afrekenbare, stappen gaat u zetten om op het gebied van de kosten van beveiliging van Nederlandse luchthavens een level playing field in Europa te bereiken?

De vliegbelasting vormt een substantieel deel, meer dan een kwart, van de zogenaamde «aeronautical costs» op Schiphol. Deze kosten betreffen de luchthavengelden, overheidsheffingen (zoals securityheffingen, geluidsheffingen en passagiersbelastingen) en heffingen voor verkeersbegeleiding. Voor invoering van de vliegbelasting zat Schiphol in de middenmoot wat betreft het totale kostenniveau. Uit een recent in opdracht van VenW uitgevoerd benchmarkonderzoek (voorstudie voor een uitgebreidere benchmark 2008 later dit jaar) blijkt dat Schiphol mede door invoer-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ring van de vliegbelasting de op één duurste luchthaven is geworden van de grote 4 luchthavens Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt. Het gaat in deze benchmark om berekende bedragen die betaald moeten worden voor een zelfde pakket vliegverkeer. Dit pakket vliegverkeer is bijna gelijk aan het totale jaarlijkse verkeer op Schiphol. Voor dit pakket worden dus de kosten vergeleken op de diverse luchthavens. (N.B.: op Londen Heathrow zijn securitykosten onderdeel van de passagiersgelden). Wat betreft beveiligingsmaatregelen vraagt u om concrete en afrekenbare stappen. Helaas kan ik u die op dit moment niet geven, aangezien eerst een rapport van de Europese Commissie over de financiering van security kosten zal moeten worden afgewacht. De Europese Commissie komt nog voor het einde van het jaar met een rapport over de financiering van securitymaatregelen in de luchtvaartsector en met een beleidsvoorstel in dat kader. Immers, het tegengaan van verstoringen van de level playing field in Europa vraagt om een gecoördineerde aanpak op EU-niveau. Het uiteindelijke voorstel van de EC over de financiering van security kosten in de luchtvaart (uiterlijk 31 december 2008) kan van invloed zijn op de financieringssystematiek van security kosten binnen de EU en kaderstellend zijn voor de financiering van de security kosten in de Nederlandse luchtvaartsector. Een belangrijk uitgangspunt van Nederland in dit kader is in elk geval het waarborgen van de transparantie in de security heffingen.

183

Waaruit wordt de eenmalige € 16 mln. voor klimaatverbetering OV voorgefinancierd?

Zoals ik in de begroting 2009 heb aangegeven, wordt de eenmalige € 16 mln. voor «klimaatverbetering OV» voorgefinancierd vanuit het beleidsartikel 34. Deze eenmalige € 16 mln zal in 2008 via de BDU ten gunste komen van de provincies en de stadsregio's. Om deze eenmalige betaling mogelijk te maken is een kasschuif benodigd, deze is ten laste van het infrastructuurfonds gebracht. De finale dekking zal, zoals ik reeds heb aangegeven, plaatsvinden bij een volgend begrotingsmoment.

184

Wat wordt er precies verstaan onder Verbetering Marktwerking (35.02.01) en kan er een onderverdeling in de uitgaven hiervoor worden gemaakt?

Onder Verbetering Marktwerking wordt verstaan het bevorderen van een gunstig ondernemings- en vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven. Hierbij worden vanuit het perspectief van de gebruiker van de haven activiteiten ontplooid welke bijdragen aan een klimaat waarin de gebruiker snel, slagvaardig en zonder concurrentievervalsing kan opereren. De concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg–Le Havre range wordt daarmee versterkt. In de begroting 2009 is een bedrag van € 1 225 000 opgevoerd. Dit bedrag bestaat voor ruim de helft uit apparaatsuitgaven en agentschapsbijdrage Rijkswaterstaat. Van het overige bedrag, programma uitgaven, worden in 2009 onder andere de volgende activiteiten gedaan: 1) Evalueren van de nota zeehavens. 2) Bevorderen van de samenwerking tussen inspectiediensten en douane in de zeehavens en wegnemen belemmeringen om het nachtrijden te stimuleren. 3) Ontwikkelen van nieuwe beleidsindicatoren.

185

De uitgaven voor mainports en logistiek dalen van € 69,5 mln. in 2009 naar € 52,5 mln. In 2013. Kunt u dit toelichten?

De verlaging heeft als voornaamste oorzaken de afloop van de reeks die vanaf 2007 beschikbaar was gesteld voor de implementatie van het

Kabinetsstandpunt Schiphol en afname van de post logistieke efficiëntie spoorvervoer door afloop van de subsidieregeling voor ETCS locomotieven.

186

Wat is de laatste stand van zaken rond het project natuurcompensatie Tweede Maasvlakte?

De natuurcompensatie voor Maasvlakte 2 bestaat uit 2 onderdelen: enerzijds compensatie voor aanleg en aanwezigheid en anderzijds compensatie voor gebruik. Voor de compensatie van aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 zijn een bodembeschermingsgebied en drie rustgebieden in de Voordelta aangewezen. Hiertoe zijn alle besluiten genomen. Voor de compensatie van het gebruik van Maasvlakte 2 wordt tussen Hoek van Holland en Monster een nieuw duingebied aangelegd. Hiervoor zijn alle besluiten genomen en zullen de aanlegwerkzaamheden binnenkort starten.

187

Kunt u aangeven hoe de «stimuleringsprogramma's gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit» de concurrentiepositie van de Nederlandse havens concreet versterkt?

De stimuleringsprogramma's gericht op duurzame mobiliteit beogen het bedrijfsleven te stimuleren om duurzame innovaties en processen te ontwikkelen. Door dergelijke innovaties te stimuleren, bijvoorbeeld in schonere en efficiëntere schepen, of in nieuwe logistieke concepten die inefficiënties in de logistieke keten verminderen, kan de druk van het transportsysteem op de omgeving (emissies, geluid, geur) worden verminderd. Tegelijkertijd kunnen dergelijke innovaties leiden tot bedrijfs-economische winst: een technologische voorsprong op de concurrentie en verminderde logistieke kosten. De stimuleringsprogramma's zijn bedoeld om drempels voor de ontwikkeling of invoering van innovaties weg te nemen, zodat ze wel of eerder gerealiseerd worden. Die drempels kunnen liggen in de hoge ontwikkelingskosten of in onbekendheid met de mogelijkheden of voordelen van specifieke innovaties.

188 en 189

Hoe beoordeelt u de ontwikkeling dat de haven van Rotterdam (en alle Nederlandse havens samen) al een aantal jaren marktaandeel t.o.v. de directe concurrenten (de «Hamburg–Le Havre range») verliest in het kader van de doelstelling «Versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam? Welke acties c.q. maatregelen denkt u te nemen om deze negatieve trend te keren? Welk jaar kiest u als uitgangspunt bij het streven het aandeel van de Nederlandse zeehavens te «handhaven»? Waarom kiest u niet voor een offensieve strategie gericht op relatieve groei van het marktaandeel? Wat is daar voor nodig?

Uitgangsjaar bij het streven het aandeel van de Nederlandse zeehavens te handhaven is 2004. Dit is het basisjaar voor de nota «Zeehavens: Ankers van de Economie. Nationaal zeehavenbeleid 2005–2010» (Kamerstuk 2004–2005, 29 862, nr. 1, 2 november 2004). In de periode 2004–2006 is het marktaandeel slechts zeer beperkt teruggelopen van 44,9% naar 44,2%. Inmiddels is bekend dat in 2007 het marktaandeel weer licht is gestegen tot 44,5% (cijfers Nationale Havenraad). Na jaren van teruggang lijkt zich nu een stabilisatie af te tekenen. Dit ondanks het feit dat met name de haven van Rotterdam geconfronteerd wordt met een tekort aan ruimte, terwijl de grote concurrenten Hamburg en Antwerpen wel grootschalige uitbreidingen kennen (containerterminal Altenwerder respectievelijk Deur-

ganckdok). In het licht van die uitbreidingen is het handhaven van markt-aandeel al een zeer ambitieuze doelstelling. De start van de Euromax-terminal in Rotterdam, de verwachte ontwikkeling en aanleg van LNG-terminals en energiecentrales in Rotterdam en Groningen, en de inmiddels gestarte aanleg van de Tweede Maasvlakte zullen op termijn leiden tot een verdere versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Het rijk maakt deze ontwikkelingen mogelijk door besluitvorming over en financiering van de toegankelijkheid van en ruimte in de zeehavens. Voorbeelden daarvan zijn de aanleg en deels financiering van de Tweede Maasvlakte en de beoogde verdieping van de Eemsgul. Daarnaast versterkt het Rijk de concurrentiepositie van de zeehavens door de marktwerking te verbeteren.

190

Wat zijn de (output)eisen bij de subsidietoekenning NLR?

Als een van de Grote Technologische Instituten (GTI's) maakt het NLR deel uit van een meer vraaggerichte aansturing als gevolg van het advies van de Commissie Wijffels uit 2004. Met de rijksbijdrage dient het NLR op basis van de door de overheid geformuleerde onderzoeksvragen op het gebied van de luchtvaart kennis te ontwikkelen, die in de toekomst kan worden aangewend voor onderzoeksopdrachten ten laste van bedrijfsleven en overheden. Deze vraaggestuurde kennisopbouw valt binnen de rijksbreed vastgestelde thema's Bereikbaarheid, Defensie en Duurzame hoogwaardige systemen, processen en materialen. Hiertoe heeft het NLR in overleg met de overheid onderzoeksprogramma's opgesteld die beantwoorden aan de kennisvragen. In 2006 is het NLR concreet begonnen met de uitvoering van deze programma's.

191

Bent u van oordeel dat de doelstelling «level playing field» ook omvat dat de «randvoorwaarden» – regelgeving op het gebied van geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening – gelijk moeten zijn aan die in het buitenland, met name Europa? Zo nee, waarom niet en waarom is dat («gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten») dan wel expliciet als doelstelling opgenomen onder «logistieke efficiëntie wegvervoer»?

Wegvervoer speelt een centrale rol in de groei van de economie in Europa: Ongeveer 3/4e van het vervoer over land vindt plaats over de weg. Vanuit economisch, veiligheid en milieuperspectief is het van belang dat dit vervoer zo efficiënt mogelijk, zonder onnodige belemmeringen, plaatsvindt. Het is daarbij van belang dat transportbedrijven onder gelijke condities kunnen concurreren in Europa (level playing field). De doelstelling «logistieke efficiency wegvervoer» is gericht op harmonisering van regelgeving op het gebied van marktcondities van het wegvervoer zoals gelijke voorwaarden voor toegang tot het beroep en tot de markt van het wegvervoer in Europa. Op dat gebied is al veel geharmoniseerd, denk aan EU regelgeving op het gebied van vergunningseisen voor ondernemers arbeidstijden, rij- en rusttijden, vakbekwaamheid chauffeur, enz. Maar ook gelijke milieu- en veiligheidseisen zoals die opgenomen zijn in de euro-normen vrachtwagens, de apk, de snelheidsbegrenzer, de spiegels. In Europees verband krijgt ruimtelijke ordening aandacht in de TENS, de belangrijke internationale routes. De regelgeving dient in het algemeen zo gelijk mogelijk in de lidstaten te worden geïmplementeerd (en geïnterpreteerd) om marktverstoringen in het wegvervoer te voorkomen. Dit laat echter onverlet dat de lidstaten binnen de marges van de EU regelgeving de vrijheid hebben om eigen keuzes te maken om hen moverende redenen, zolang dit maar op non-discriminatoire wijze gebeurt zodat het level playing field niet wordt verstoord.

192

Hoe verhoudt de doelstelling «gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten» om de logistieke efficiëntie van het wegvervoer te verbeteren zich tot de wijze waarop de Richtlijn Luchtkwaliteit in Nederland is uitgevoerd (Nederland kent in tegenstelling tot andere Lidstaten een directe koppeling)?

Het doel van de in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer opgenomen koppeling tussen de uitoefening van bevoegdheden en het toetsen aan milieukwaliteitseisen is het via de toetsing bij individuele (veelal) ruimtelijke projecten borgen van het (blijvend) bereiken van die milieukwaliteitseisen. De keuze voor een directe koppeling heeft geen effect op het «level playing field» voor de wegvervoersector.

193

Kunt u garanderen dat Nederlandse uitvoeringswetgeving, die relevant is voor de logistieke efficiëntie van het wegvervoer, in alle andere gevallen gelijk is aan de implementatie van wetgeving in andere lidstaten? Zo nee, kunt u een overzicht geven van welke regelgeving afwijkt van die zoals die door de Europese Commissie is vastgesteld c.q. in andere landen is vastgesteld? Kunt u aangeven wat er moet gebeuren om de relevante regelgeving in overeenstemming te brengen met die van andere Lidstaten?

Een compleet overzicht heb ik niet, dat zou ook ondoenlijk zijn voor regelgeving uit 27 lidstaten. De Europese Commissie heeft op grond van het EG-verdrag de taak om toe te zien op de naleving van het Gemeenschapsrecht. Lidstaten zijn verplicht om wetgeving ter implementatie van EU regelgeving te notificeren bij de Europese Commissie (EC). Indien de EC van oordeel is dat bepaalde regelgeving niet goed is geïmplementeerd kan de EC een inbreukprocedure in gang zetten die uiteindelijk kan leiden tot een veroordeling door het Hof van Justitie. Een voorbeeld van EU regelgeving die verschillend werd geïmplementeerd in de EU is de regelgeving met betrekking tot cabotage. Mede op aandringen van Nederland worden hierover in de EU nu nieuwe afspraken gemaakt om een lappendeken van regelingen te voorkomen die ten koste zou gaan van de logistieke efficiëntie. Het bedrijfsleven heeft een belangrijke signaalfunctie, de vervoerders merken immers als eerste als wetgeving verschillend wordt uitgelegd. Er vindt daarom regelmatig overleg plaats met de sector om de situatie te monitoren.

194

Wordt de doelstelling om eind 2008 100 locomotieven te hebben omgebouwd naar ETCS gehaald en zo nee, waarom niet? Wat zijn daarvan de consequenties?

De 100 stuks is het aantal ETCS locomotieven waarvoor VenW subsidie beschikbaar heeft gesteld. Ruim 80 locomotieven daarvan worden nu gecertificeerd voor toelating in Nederland. Het is mogelijk dat niet alle gesubsidieerde locomotieven daadwerkelijk binnen de gestelde termijn omgebouwd en ingezet gaan worden op de Betuweroute en dat er subsidie over blijft. Voor de groei van het gebruik van de Betuweroute is dit geen probleem omdat dankzij subsidie van de Europese Commissie er de komende jaren ETCS locomotieven op de Nederlandse markt bij komen.

195

Hoeveel locomotieven waar ETCS is ingebouwd, zijn er in totaal? En hoeveel (omgebouwde) locomotieven moeten er voor een optimale situatie zijn?

Er zijn nu ruim 50 locomotieven met ETCS gecertificeerd voor onbeperkt rijden op de Betuweroute. Op basis van dit aantal locomotieven hebben vervoerders treinpaden aangevraagd voor de nieuwe dienstregeling per 14 december 2008. KeyRail verwacht dat vanaf die datum zo'n 250 ritten per week over de Betuweroute. Het aantal ETCS locomotieven stijgt nog zeker met 30 stuks. Met ruim 80 gecertificeerde locomotieven in de markt verwacht Keyrail tegen het einde van 2009 ongeveer 500 ritten per week over de Betuweroute. Door de toenemende vraag naar gebruik van de Betuweroute blijft het aantal ETCS locomotieven in de toekomst stijgen. In 2013 verwacht Keyrail 900 ritten per week af te wikkelen (=150 treinen per dag). Tegen die tijd zal het spoor in het verlengde van de Betuweroute naar Duitsland, Zwitserland en Italië voor een groot deel zijn voorzien van ETCS, waardoor de actieradius van een ETCS locomotief belangrijk verbetert.

196

Waarom wordt de bijmenging van biobrandstoffen voor 100% aangerekend als reductie CO₂ emissie, terwijl het volgens de EU maar 35% tot 70% CO₂ besparing oplevert? Klopt hiermee de CO₂ boekhouding nog wel?

Volgens de rekenregels van het Kyoto-protocol wordt een CO₂-reductie van 100% aangehouden. Uit nader onderzoek bleek dat bij de teelt, het oogsten, het produceren en het transporteren van biobrandstoffen de nodige energie (en ook bemesting) gebruikt wordt, waardoor extra CO₂ geproduceerd wordt. Het kan om substantiële hoeveelheden CO₂ gaan, afhankelijk van de grondsoort, geteeld product en ook de lokale omstandigheden. De netto CO₂-reductie neemt hiermee evenredig af. De nieuwste inzichten laten de genoemde CO₂-reductiepercentages zien. Na aanvaarding van de concept – Richtlijn Hernieuwbare Energie, die nu in het Europees Parlement besproken wordt, zal met de nieuwe percentages gerekend gaan worden.

197

Kunt u de trend weergeven per begin van deze kabinetsperiode daar waar voor de sector Verkeer en Vervoer in 2020 een reductie is voorzien van 12–16 Mton CO₂ ten opzichte van de voorspelde trend (cf. programma Schoon en Zuinig)? Welke concrete doelstelling hanteert u voor het einde van de huidige kabinetsperiode? Kunt u dat toelichten?

In 2007 stootte de Nederlandse sector verkeer en vervoer 38,4 Mton CO₂ uit. Om de Schoon en Zuinig doelstelling voor 2020 te halen is door het Kabinet een ambitieus programma van maatregelen opgesteld. Over de voortgang van deze maatregelen is de Kamer separaat geïnformeerd. Voor het einde van de huidige kabinetsperiode is in het programma Schoon en zuinig geen concrete tussendoelstelling geformuleerd. Wel is in 2010 is een tussenevaluatie gepland. Op dat moment wordt integraal gezien of het programma op de goede weg is.

198

Kunt u het feit dat, na een piek van € 107 mln. in 2009, de uitgaven op het terrein van artikel 38 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving teruglopen naar € 25 mln in 2013 toelichten?

De verlaging wordt voornamelijk veroorzaakt door de verwachting dat de projecten GIS 2 in 2008 en GIS-3 in 2010 worden afgerond en dat de daarmee gemoeide schadeclaims en klachtenafhandeling eveneens zijn afgehandeld. Daarnaast lopen de stortingen in het kader van GIS-1 aan de stichting GIS in 2011 af.

Op welke wijze draagt Verkeer en Waterstaat bij aan het behalen van de kabinetsdoelstellingen voor het terugdringen van de CO₂-reductie door het verkeer?

Om de nationale doelstellingen te bereiken zoals neergelegd in het werkprogramma Schoon en Zuinig, zet het kabinet voor de sector verkeer en vervoer in op 5 typen maatregelen, te weten: (i) voertuigemissienormering; (ii) (bijmenging van) duurzame brandstoffen; (iii) kilometerbeprijzing; (iv) fiscale stimulering van schone en zuinige auto's en (v) innovaties. De maatregelen (i) en (ii) worden op Europees niveau vastgesteld. Voor een uitgebreide toelichting verwijs ik naar de recent aan uw Kamer aangeboden voortgangsbrief Schoon en Zuinig van mijn ambtscollega van VROM (2008 Z05351).

200

Voor het project «het Nieuwe Rijden» is voor de periode 2009–2011 € 7 miljoen per jaar beschikbaar. Kunt u concreet aangeven naar welke projecten dat geld gaat? Kunt u aangeven welke concrete resultaten er met betrekking tot de doelstelling «stimuleren van duurzaam rijgedrag» al zijn geboekt? Welke resultaten moeten zijn bereikt in 2011?

Het Nieuwe Rijden richt zich op projecten om energiezuinig (rij)gedrag in de sector verkeer en vervoer te stimuleren. Een belangrijk onderdeel van het programma is een publiekscampagne. Daarnaast worden in gezamenlijkheid met bedrijven en maatschappelijke organisaties d.m.v. een doelgroepenbenadering projecten uitgevoerd. Een initiatief dat dit jaar breed in de belangstelling stond was de wedstrijd «De Zuinigste Rijder». Een belangrijk resultaat van het programma is het opnemen van «Het Nieuwe rijden» in de rijopleiding en het rijexamen, opdat iedere rijbewijsbezitter de basisbeginselen toepast. De hoofddoelstelling van het programma is het realiseren van een CO₂ reductie door energiebesparing in de sector verkeer en vervoer. Het streven is dat in 2011 de meerderheid van automobilisten een zuiniger rijstijl heeft. De programmering van Het Nieuwe Rijden wordt ieder jaar weer in samenwerking met bedrijven en maatschappelijke organisaties op concreet projectniveau ingevuld. Het programma voor volgend jaar is nog niet vastgesteld, maar een continuering van succesvolle onderdelen ligt voor de hand.

201

Waarom zijn «activiteiten» gericht op vraagstimulering in de zakelijke markt in het kader van het programma «de auto van de toekomst gaat rijden» een taak van de overheid? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Wat zijn de concrete resultaten?

Verduurzaming van automobiliteit is een publiek belang, zeker gegeven de geprognosticeerde groei van het aantal autokilometers (voor zowel personen en vracht). Een bewuste keuze van particuliere en zakelijke automobilisten voor een schone en zuinige auto draagt bij aan de reductie van de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke emissies door het autoverkeer. Omdat de inzet van innovatieve, extreem schone en zuinige voertuigen veelal duurder en risicovoller is dan de inzet van conventionele voertuigen, ligt hier een rol voor de overheid. De zakelijke markt kan hierbij een sleutelrol spelen, doordat leaserijders relatief veel kilometers per jaar maken en relatief snel een nieuwe auto kiezen. Voor de instroom van schone en zuinige voertuigen in het totale wagenpark biedt de zakelijke markt dus goede kansen. Het beleid rond fiscale vergroening geeft hier ook prikkels voor, die de afgelopen jaren bewezen hebben bij te dragen aan duurzaam keuzegedrag in de zakelijke markt waar het het bestaande voertuigaanbod betreft. Met het innovatieprogramma «De Auto van de

Toekomst Gaat Rijden» wil de overheid daarnaast het aanbod van en de vraag naar innovatieve, extreem schone en zuinige auto's aanjagen. Samenwerking met de zakelijke markt en de OV-sector is daarbij relevant omdat innovatieve voertuigen en brandstoffen dan geconcentreerd in wagenparken van een zekere omvang beproefd kunnen worden. De uitvoering van het innovatieprogramma «De Auto van de Toekomst Gaat Rijden». is onderdeel van de Innovatieagenda Energie die mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat naar de Tweede Kamer is gestuurd. De middelen voor het thema mobiliteit moeten nog uit deze Innovatieagenda worden toegeedeeld

202

Hoeveel geld is gemoeid het «demonstratie- en stimuleringsprogramma» in het kader van hetzelfde programma, gericht op het «verduurzamen» van de vraag naar mobiliteit? Wat zijn de successen en resultaten? Welke innovaties zouden zonder dit programma niet zijn gerealiseerd? Waarom is dit een verantwoordelijkheid van de overheid?

De ontwikkeling van de vraag naar duurzame vormen van automobilititeit hangt uiteraard nauw samen met het beschikbare aanbod daarvan. Met het innovatieprogramma «De Auto van de Toekomst Gaat Rijden» wil de overheid dan ook zowel het aanbod van als de vraag naar innovatieve, extreem schone en zuinige auto's aanjagen. De inzet van innovatieve, extreem schone en zuinige voertuigen is veelal duurder dan de inzet van conventionele voertuigen. Daardoor blijven innovaties voor duurzame automobilititeit in de praktijk onnodig lang op de plank liggen en wordt geen praktijkervaring opgedaan. Gebrek aan praktijkervaring leidt ertoe dat marktpartijen afwachtend zijn te investeren in dergelijke innovatieve technologieën. Hier ligt een interventierol van de overheid. Niet om zelf innovaties te ontwikkelen, maar door kansrijke innovaties versneld naar de markt te brengen. In het verleden heeft de overheid zich onder meer ingezet voor marktintroductie van driewegkatalysatoren, loodvrije benzine, Euro-4/5/EEV-vrachtwagens, retrofit van roetfilters, zwavelvrije diesel en hybride personenauto's. De middelen voor dit programma worden toegeedeeld uit de Innovatieagenda Energie onder het thema duurzame mobiliteit.

203

Welke resultaten heeft «de overheid» inmiddels geboekt met het verduurzamen van het eigen wagenpark als «launching customer?» Hoeveel meerkosten zijn hiermee gemoeid? Welke resultaten wilt u wanneer hebben bereikt?

De Rijksoverheid heeft zich gecommitteerd aan de doelstelling om in 2010 «100% duurzaam in te kopen». Dat geldt ook voor het wagenpark van de Rijksoverheid. Gemeenten streven ernaar dit doel in 2015 te realiseren. De rol van launching customer heeft betrekking op het in de praktijk beproeven van innovatieve, duurzame vormen van automobilititeit in het wagenpark van de Rijksoverheid bij de uitvoering van demonstratieprojecten en pilots in het kader van het programma «De Auto van de Toekomst Gaat Rijden». Dit programma bevindt zich in de opstartfase. Een eerste project in dit kader is de regeling «Innovatieve OV-bussen» die in 2008 is gepubliceerd. Deze regeling is gericht op het in de praktijk beproeven van innovaties voor duurzaam openbaar busvervoer. Uit de voor deze regeling beschikbare middelen van € 10,0 miljoen zijn voorstellen van vijf aanbestedende overheden geselecteerd, die nu uit worden gevoerd. Op basis van leerervaringen met deze nieuwe technologie kunnen aanbestedende overheden kennis opdoen welke eisen zij kunnen stellen aan in de toekomst nieuw aan te schaffen materieel, die qua

milieuprestatie ver uitgaat boven bestaande op de markt beschikbare technologie.

204

Welke concrete resultaten worden/zijn geboekt met het programma «CO₂ reductie personenvervoer»? Hoeveel CO₂ besparing moet wanneer zijn gerealiseerd? Hoeveel is dat als percentage van de totale CO₂ uitstoot van het verkeer in Nederland, van de totale CO₂ uitstoot in Nederland en als percentage van de totale antropogene uitstoot in Nederland? Hoeveel geld gaat hier naartoe? Waarom is deze uitgave kosteneffectief?

Om de doelstellingen te halen die zijn vastgelegd in het Kyoto-protocol, is het noodzakelijk dat de CO₂-uitstoot van het verkeer afneemt. Hiervoor zijn diverse programma's gepubliceerd, waaronder het programma Personenvervoer. Voor het subsidieprogramma Personenvervoer zijn de afgelopen jaren vier tenders uitgeschreven met een budget van 3 miljoen euro per tender. Parallel aan het subsidieprogramma Personenvervoer is het subsidieprogramma Goederenvervoer gepubliceerd: eveneens vier tenders met elk een budget van 3 miljoen euro. Om de doelstellingen te halen die zijn vastgelegd in het Kyoto-protocol, is het noodzakelijk dat projecten dienen te zijn gerealiseerd vóór 1 januari 2012. Zowel bij het subsidieprogramma Personenvervoer als bij het subsidieprogramma Goederenvervoer is ruim 8 miljoen euro aan projecten toegekend (totaal derhalve 16 miljoen). De verwachte CO₂-reductie bij de vier tenders (49 projecten) van het programma Personenvervoer bedraagt: 0,13 Mton. Bij het programma Goederenvervoer bedraagt de verwachte CO₂-reductie van de vier tenders: 0,17 Mton. De CO₂-uitstoot in 2007 van verkeer en vervoer was volgens CBS: 38,4 Mton. De procentuele reductie van de beide programma's ten opzichte van de uitstoot van verkeer en vervoer bedraagt dus 0,8%. De CO₂-uitstoot van Nederland als geheel bedraagt circa 200 Mton. De procentuele reductie van de beide programma's ten opzichte van de uitstoot van Nederland als geheel bedraagt derhalve 0,15%. De uitgaven zijn als kosteneffectief te beschouwen, daar de subsidie-effectiviteit van de verschillende projecten varieert van € 10 tot € 20 per vermeden ton CO₂. Ter vergelijking dient de CO₂-prijs op de CO₂-markt die omstreeks de € 25 per vermeden ton CO₂ bedraagt.

205

Hoe hoog is het aandeel van het wegverkeer in Nederland als percentage van de totale CO₂ uitstoot in Nederland en als deel van de antropogene uitstoot in Nederland? Wat is het aandeel van Nederland als percentage van de totale jaarlijkse CO₂ uitstoot van Europa, en van de wereld? En dezelfde vraag als percentage voor de antropogene uitstoot? Wat is het aandeel van het verkeer in Nederland als percentage van de jaarlijkse totale mondiale CO₂ uitstoot, en van de jaarlijkse mondiale antropogene CO₂ uitstoot?

In de statistieken wordt, voor zover bekend, geen onderscheid gemaakt in CO₂-uitstoot en «antropogene» uitstoot van CO₂. Vooralsnog wordt in de beantwoording van de vraag van de «CO₂-uitstoot» uitgegaan. De uitstoot van de sector verkeer en vervoer bedraagt circa 20% van de totale uitstoot van Nederland als geheel. Volgens de UNFCCC and IEA berekeningwijze waarbij «brongebruik» wordt gehanteerd (alleen verbruik in de bron ic de auto) neemt het verkeer wereldwijd 23% van de uitstoot voor zijn rekening. Wordt hierbij de «eindgebruikerssystematiek» gehanteerd (well to wheel) dan is het percentage voor verkeer 28% (bron: UK Defra 2007). Nederland stoot jaarlijks circa 200 Mton CO₂ uit. De CO₂-uitstoot van de sector verkeer bedraagt 38 Mton (20%) De CO₂-uitstoot van de EU-15 bedraagt circa 3600 Mton. Het aandeel van de CO₂-uitstoot van Nederland in de EU-15 bedraagt 5,5% (200 tov 3600). Het Nederlandse aandeel van

verkeer in de CO₂-uitstoot van de EU-15 bedraagt circa 1% (38 t.o.v. 3600). De jaarlijkse mondiale CO₂-uitstoot bedraagt circa 24 600 Mton. Het Nederlandse deel daarin bedraagt circa 0,8% (200 tot 24 600). Het aandeel van het Nederlandse verkeer in de mondiale CO₂-uitstoot bedraagt circa 0,15% (38 tot 24 600) Source: Data from IEA, «CO₂ Emissions from Fuel Combustion» (2007)

206

Wat houdt het programma «EBIT» precies in? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Waaraan wordt dat dan besteed, wanneer moeten welke doelen zijn gerealiseerd? Waarom is het een taak van de Rijksoverheid om bij te dragen aan nieuwe instrumenten die «van invloed zijn op de vraagzijde van de mobiliteit»?

Het programma EnergieBesparing In Transport (EBIT) is voortgekomen uit het programma Rationeel EnergieVerbruik in het verkeer en vervoer (REV) en loopt sinds 2003. EBIT beoogt ontwikkelingen te stimuleren die een bijdrage leveren aan de reductie van de omvang van CO₂ uitstoot en het energiegebruik van de sector verkeer en vervoer in 2010 en later. Hierbij gaat het vooral om de ontwikkeling van nieuwe instrumenten die de mobiliteitsvraag gunstig beïnvloeden (via RO-instrumenten, modal shift, alternatieve brandstoffen, gedrag) en die zonder overheidsbijdrage niet of veel later tot stand zouden zijn gekomen. De laatste opdracht binnen Ebit is verstrekt in 2006 met een totaal budget van ca 0,5 miljoen EURO.

207

Hoeveel geld is uitgetrokken voor het «financieel stimuleren van vulstations» voor aardgas/biogas en ethanol? Waarom is dit noodzakelijk? Wat is het doel van deze maatregel, waarom en wanneer moet die zijn gerealiseerd? Is dit een eenmalige bijdrage of structureel? Waarom drukt deze bijdrage op de begroting van VenW en niet op die van EZ of VROM?

Voor het subsidieprogramma Tankstations Alternatieve Brandstoffen (TAB, gericht op vulpunten voor ethanol en aardgas) is € 1,8 mln uitgetrokken. Recent zijn subsidies toegekend aan 100 vulpunten: 69 voor ethanol en 31 voor aardgas. De stimulering van het aanleggen of ombouwen van vulpunten is nodig om het zogenaamde «kip-ei-probleem» te doorbreken. Wanneer er geen vulpunten zijn kunnen automobilisten niet overstappen op alternatieve brandstoffen. En wanneer er geen auto's zijn die alternatieve brandstoffen tanken, gaan pomphouders daarvoor geen vulpunten aanleggen. Om deze patstelling te doorbreken heb ik het subsidieprogramma opengesteld. De toekenning van subsidies heeft heden plaatsgevonden en de realisatie van vulpunten moet uiterlijk 2013 zijn voltooid. Het ligt in de bedoeling om begin 2009 een tweede subsidieprogramma Tankstations Alternatieve Brandstoffen (TAB2) open te stellen. Het geld voor TAB1 is vanuit de begroting van het ministerie van VenW beschikbaar gesteld om een versnelling te bewerkstelligen in de transitie naar duurzame energie door de sector verkeer. Het subsidieprogramma TAB maakt deel uit van het werkprogramma Auto van de toekomst gaat rijden, dat op zijn beurt deel uitmaakt van het werkprogramma Schoon en zuinig. Binnen de daarvoor beschikbare middelen van Schoon en zuinig wordt een deel van het budget voor de sector verkeer en vervoer gereserveerd. Verkeer en waterstaat is trekkend ministerie voor de sector verkeer en vervoer binnen Schoon en zuinig

208

Hoeveel van de middelen voor het project «Schoon en zuinig» wordt via het FES aangewend voor innovatie? In hoeverre past deze aanwending van FES middelen binnen de visie van het kabinet op de besteding van FES middelen? Wat is de definitie van «innovatie» die u gebruikt?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de Innovatieagenda Energie (Kamerstuk 2007–2008, 31 530, nr. 1). In deze Innovatieagenda Energie wordt in hoofdstuk 4 de financiële dekking gepresenteerd. Beschreven staat dat vanuit Pijler 3 (Schoon en Zuinig) een bedrag van € 374 miljoen vanuit FES-middelen beschikbaar is ten behoeve van de uitvoering van de Innovatieagenda Energie gedurende de periode 2008–2012. Gezien de afspraak uit het coalitieakkoord om de FES domeinen uit te breiden met voorziene investeringen in verduurzaming van de energiehuishouding, ruimtelijke investeringen en investeringen in waterbeheer, acht ik de besteding van deze FES middelen in lijn met de visie van het kabinet. Voor de definitie van innovatie verwijs ik naar paragraaf 1.4 van hetzelfde document, waar het belang van innovatie wordt toegelicht. Hierbij wordt toegelicht dat het gaat om «activiteiten in de volle breedte en over alle fasen van het innovatieproces: onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe duurzame technieken en systemen; toepassen van nieuwe duurzame energiesystemen en daarvan leren waardoor de complexiteit afneemt en de kosten dalen; inpassen van duurzame systemen door het wegnemen van belemmeringen.»

209

Kunt u een overzicht verstrekken van waar en welke «locatiespecifieke maatregelen» worden genomen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren? Hoeveel rijksmiddelen zijn daarmee gemoeid? Wat en wanneer levert het concreet/wanneer op?

Voor de sanering van lokale luchtkwaliteitsknelpunten op het hoofdwegennet zal het Rijk de volgende maatregelen inzetten: doorstromingsmaatregelen (dynamisch verkeersmanagement), tijdelijke snelheidsverlaging met strikte handhaving, schermen met hoogten tussen de 4 en 10 meter, overkapping en luchtbehandeling/tunnelreiniging (bij tunnelmonden). Maatregelen worden waar mogelijk gekoppeld aan de uitvoering van projecten. Voor een gedetailleerd overzicht van het type maatregel en de locatie verwijs ik u naar hoofdstuk zes en bijlage 10 van de gedrukte versie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 29 september 2008 door de minister van VROM aan de Tweede Kamer is gestuurd. Voor het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet heeft het ministerie van VenW voor de periode tot 2015 een bedrag van in totaal 625 miljoen euro gereserveerd. Met de inzet van deze maatregelen zal uiterlijk in juni 2011 worden voldaan de grenswaarden voor PM_{10} en uiterlijk 1 januari 2015 aan de grenswaarde voor NO_2 , uitgaande van het verlenen van derogatie door de Europese Commissie op basis van het NSL.

210

Hoeveel geld is gemoeid met de uitgaven die worden gedaan om de «versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigen» te stimuleren, onder andere in het kader van het Platform Duurzame Mobiliteit? Kunt u een analyse geven van kosten en baten? Waarom is dit een taak van de overheid? In hoeverre zijn deze uitgaven eenmalig of structureel en waarom? Wanneer wordt overheidssteun aan «marktintroducties» beëindigd? Is er per «marktintroductie» bepaald wanneer de steun kan worden beëindigd, hetzij omdat het product zelfstandig in de markt staat, hetzij omdat de introductie is mislukt? Zo nee, waarom niet?

De versnelde marktintroductie van innovatieve brandstoffen en voertuigen krijgt uitwerking in het (innovatie) programma «De Auto van de Toekomst Gaat Rijden». Dit maakt onderdeel uit van de naar de Tweede Kamer toegezonden Innovatieagenda Energie (Thema Duurzame Mobiliteit) De middelen die voor dit programma in totaal beschikbaar zijn moeten nog per thema worden toebedeeld. De versnelde marktintroductie

van innovatieve voertuigen en brandstoffen vergt overheidsinterventies omdat innovaties rond duurzame automobiliteit vaak duurder zijn (tenminste aanvankelijk) (en risico's met zich meebrengen) dan de toepassing van conventionele voertuigen en brandstoffen. Marktpartijen zijn daardoor terughoudend met investeringen in innovatieve voertuigen en brandstoffen. Hierdoor blijven kansrijke innovaties onnodig lang »op de plank« liggen. Overheidsinterventies zijn erop gericht de kloof tussen laboratorium en de markt te overbruggen en hebben daarmee per definitie een tijdelijk karakter. Van structurele steun is dan ook geen sprake. Wanneer overheidssteun aan marktintroducties eindigt verschilt per geval. Bij de beoordeling van initiatieven voor marktintroductie van innovatieve voertuigen en brandstoffen wordt de kosteneffectiviteit betrokken.

211

Kunt u garanderen dat de introductie van «Geluid productie Plafonds» geen belemmering zal opleveren voor de geplande groei (personen- en goederenvervoer) op het spoor, noch een nieuwe belemmering zal opleveren voor de aanleg c.q. verbreding van wegen, noch voor het decentraal openbaar vervoer (bijv. geluid bussen)? Zo niet, welke knelpunten verwacht u dan, hoe denkt u die op te lossen en hoeveel extra kosten zijn daarmee gemoeid? Welke rechten kunnen burgers aan Geluid Productie Plafonds ontfangen?

Het wetsvoorstel waarin de geluidwetgeving voor hoofdspoorwegen en rijkswegen wordt gewijzigd zal over enkele maanden aan uw Kamer worden voorgelegd. Het wetsvoorstel introduceert geluidproductieplafonds. Door middel van geluidproductieplafonds ontstaat er eenvoudiger regelgeving waarbij een balans tussen enerzijds het beschermen van de burger tegen geluidhinder en anderzijds het faciliteren van de gewenste mobiliteit wordt geborgd. De geluidproductieplafonds dienen continue te worden nageleefd door de infrastructuurbeheerder. Bij een dreigende overschrijding van het geluidproductieplafond worden geluidbeperkende maatregelen in overweging genomen. Vanuit het innovatieprogramma geluid zijn diverse bronmaatregelen zoals tweelaagszoab en raildempers ontwikkeld, die eventueel in combinatie met schermen en inzet van stiller materieel groei van het verkeer mogelijk maken. Om dit laatste te stimuleren is door ProRail een prestatieregeling ontwikkeld, waarbij vervoerders die hun lawaaiig treinmaterieel ombouwen een vergoeding ontvangen. Bovendien zijn er in het wetsvoorstel procedures opgenomen die het verhogen van een plafond mogelijk maken indien naleving niet doelmatig is.

Niet alleen bij autonome verkeersontwikkelingen maar ook in geval van een wegverbreding zal het geluidproductieplafond moeten worden nageleefd. Ook dan kan een plafond worden verhoogd door middel van een plafondwijzigingsprocedure indien naleving redelijkerwijs niet mogelijk is.

Kleine wijzigingen aan de infrastructuur zoals snelheidswijzigingen, wijziging van openingstijden van spitsstroken kan de beheerder door de introductie van geluidproductieplafonds gemakkelijker uitvoeren zonder de huidige uitgebreide geluidsprocedures. Bij de aanleg van wegen zullen er geen andere belemmeringen zijn als onder de huidige wet.

212

Hoeveel bedragen de totale kosten voor het uitvoeren van het geluidsaneringsprogramma uit de Nota Mobiliteit? Hoe en door wie (welke begroting) worden die gefinancierd?

Er is 650 miljoen euro in het infrastructuurfonds gereserveerd voor het saneren van hoog belaste situaties zoals in de Nota Mobiliteit is aangekondigd.

213

Hoeveel bedraagt de totale uitgave (+ fasering en periode) die samenhangt met het programma «duurzaam weggoederenvervoer»? Kunt u aangeven waarom de activiteiten die onder dit programma vallen een taak van de rijksoverheid zijn? Welke concrete resultaten zijn en moeten wanneer worden geboekt? Kunt u aangeven waarom deze maatregelen kosteneffectief zijn ten opzichte van bijvoorbeeld het stellen van doelvoorschriften? Waarom drukken deze uitgaven in de begroting van VenW en niet op die van EZ en/of VROM?

In artikel 36.01.06 is 8 miljoen euro gereserveerd voor het jaar 2009. Het programma richt zich op innovatie in de logistieke keten ten behoeve van duurzaam goederenvervoer, daar waar anders marktfalen ontstaat. Doel van het programma is om de markt te stimuleren kansrijke innovaties op te nemen die actief bijdragen aan verduurzaming, en die qua doelstelling uitgaan boven het gangbare. Gezien de omstandigheid dat het hier gaat om innovatieve maatregelen is op voorhand niet aan te geven welke concrete maatregelen dat zullen zijn. Het programma is aanvullend, duurzaam goederenvervoer wordt ook bevorderd door het stellen van doelvoorschriften. VenW draagt voor heel de mobiliteit verantwoordelijkheid.

214

De streefwaarde voor CO₂ voor het verkeer en vervoer in 2010 is 38 Mton. Hoe staat het daarmee en hoe gaat u die streefwaarde behalen?

De streefwaarde van 38 Mton voor verkeer en vervoer is anno 2007 reeds bereikt (CBS: 38,4). De streefwaarde voor de sector verkeer is nadrukkelijk als een streefwaarde bedoeld, zonder dat er directe gevolgen aan gekoppeld zijn. De enige «harde» maat in het klimaatbeleid is het Kyoto-doel. Blijkens de rapportages van de minister van VROM zal het halen van de afspraak in het kader van het Kyoto-protocol geen probleem zijn.

215

Zijn de wegverbredingen verdisconteerd in het doel dat voor PM₁₀ op alle locaties langs rijkswegen de norm moet worden gehaald? Kunt u aangeven wat de consequenties zijn als de Europese Commissie geen derogatie verleent? Kunt u aangeven wat de consequenties zijn als Nederland te maken krijgt met nieuwe PM_{2,5} normen uit Brussel? Kunt en/of wilt u garanderen dat (deze) eventuele nieuwe normen niet dezelfde effecten zullen hebben als de PM₁₀ normen volgend uit de Richtlijn Luchtkwaliteit, namelijk dat Nederland opnieuw voor een aantal jaren op slot gaat?

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat op 29 september 2008 door de minister van VROM aan de Tweede Kamer is gestuurd, biedt in bijlage 8, 9 en 10 een overzicht van zowel de (wegen-) projecten van VenW als de inzet van locatiespecifieke maatregelen. Het NSL heeft twee hoofddoelen, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit via de inzet van maatregelen en het bieden van ruimte voor en bijdragen aan de onderbouwing van de ruimtelijke projecten. Beide doelen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overal in Nederland – middels derogatie – tijdig aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Inzake PM_{2,5} heeft het MNP in het rapport «PM_{2,5} in the Netherlands; consequences of the new European air quality standards» geconcludeerd dat Nederland met de maatregelen voor het voldoen aan de grenswaarden van PM₁₀ naar verwachting ook in 2015 aan de grenswaarden en blootstellingsconcentratieverplichting voor PM_{2,5} zal

voldoen. Mocht tijdens de monitoring van het NSL blijken dat er toch aanvullende maatregelen nodig zijn voor PM_{2,5}, dan wordt hiervoor tijdig een aanvullend programma gemaakt, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling van het NSL in 2011. Voor meer uitgebreide informatie verwijst ik u naar hoofdstuk 2 van de gedrukte versie van het NSL. Ik ga niet uit van de door u opgeworpen toekomstige ontwikkelingen dat de Europese Commissie geen derogatie zou verlenen op basis van het NSL. Ik wil hierover nogmaals het volle vertrouwen uitspreken.

216

Mocht Nederland geen derogatie worden verleend of mocht de onlangs door u ingediende spoedwet opnieuw stuklopen op luchtkwaliteitsregels, bent u dan bereid juridische «ontkoppeling» te overwegen?

Ik ga niet uit van de door u opgeworpen toekomstige ontwikkelingen. Ik wil nogmaals het volle vertrouwen uitspreken over het verkrijgen van derogatie en de totstandkoming van de wijziging van de Tracéwet en Spoedwet.

217

In het kader van het terugdringen en tegengaan van geluidsbelasting door spoorverkeer worden er tal van maatregelen genomen. In hoeverre zijn deze maatregelen geïntegreerd in de plannen/planstudies waarmee 5% groei per jaar op het spoor bereikt moet worden?

Ja, de geluidsmaatregelen maken integraal onderdeel uit van de planstudies die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden uitgevoerd. Het Actieplan «Groei op het spoor» bevat maatregelen om de trein aantrekkelijker te maken voor mensen. Veel maatregelen zorgen er ook voor dat meer mensen van de reeds bestaande treinen gebruik gaan maken. Dit heeft geen effecten op de geluidsbelasting. Wanneer er meer treinen zullen gaan rijden in het kader van het Actieplan zullen vanzelfsprekend de wettelijke voorschriften met betrekking tot geluid worden nageleefd.

218

Kunt u een kosten/batenanalyse geven voor de € 9 miljoen bijdrage aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen? Welke doelen moeten wanneer zijn bereikt?

De gedurig door de tijd heen gelijk gehouden bijdrage van € 9,076 mln per jaar, is gebaseerd op het eind 1995 bij de verzelfstandiging van de NS gesloten Convenant Bodemsanering NS-percelen.

Dit Convenant is gesloten voor onbepaalde tijd, teneinde zowel financieel als organisatorisch het dragen van verantwoordelijkheden inzake wettelijk vereiste bodemsanering van voor 1995 aanwezig zijnde NS-percelen gedurig mogelijk te maken. In dit kader is dan ook de Stichting Bodemsanering NS opgericht, welke voor 40% van NS, 40% van VenW en 20% van VROM jaarlijks een bijdrage ontvangt van in totaal € 22,689 mln. In nauw overleg met een Raad van Toezicht en een AgendaCommissie, waarin zowel functionarissen van NS, ProRail, VenW als VROM zitting hebben, worden de door de Stichting verkregen middelen ingezet voor de bodemsaneringsactiviteiten die aan de orde zijn. Eens in de vijf jaar (in 2000, 2005, 2010, etc.) vindt bovendien een algehele herijking plaats van de activiteiten van de Stichting Bodemsanering NS. Op grond hiervan kunnen wezenlijke bijstellingen ten aanzien van deze activiteiten (en dus ten aanzien van het Convenant) plaatsvinden. Zowel qua manier van werken, als qua schaalgrootte waarop een en ander plaatsvindt. Tot nu toe volstond een constant niveau van bijdragen aan de Stichting. voor de

toekomst wordt regelmatig het totale nog te verwachten werkpakket door de Stichting geanalyseerd en met de Raad van Toezicht en AgendaCommissie besproken. Onderdeel van de herijking in 2010 zal zeker zijn (gelijk het in 2005 ook is geweest) een gedegen beschouwing van de vraag tot hoever het werkpakket van de Stichting zich nog uitstrekt, en wat er daarna dient te gebeuren. Op dit moment is het echter zo dat de Stichting nog zeker tot 2015 volop bezig zal zijn met de reguliere bodemsaneringsactiviteiten, welke zoals gezegd uit wettelijke vereisten voortkomen. Vandaar dat in de t/m 2013 lopende begroting van VenW de jaarlijkse bijdrage van € 9,076 mln aan de Stichting Bodemsanering NS is gecontinueerd.

219

Waarom is er geen streefwaarde geluidsknelpunten langs spoorwegen opgenomen?

In de Nota Mobiliteit is opgenomen om in de periode 2011–2020 geluidsknelpunten (woningen > 70 dB) langs spoorwegen aan te pakken. Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen. Echter, de grootschalige saneringsoperatie is nog niet gestart. Vanaf 2011 zijn er financiële middelen om deze geluidsknelpunten aan te pakken en zal gestart worden met de uitvoering. Derhalve is er voor de begroting 2009 geen streefwaarde opgenomen.

220

Bent u op de hoogte van het feit dat de Europese Commissie op dit moment onderzoek uitvoert naar het opleggen van eventuele regionale maatregelen ter reductie van NO_x-emissies? Wat zal uw inzet zijn, mocht dit onderwerp voor besluitvorming op de Europese agenda komen?

Dit onderzoek is niet bekend bij mijn ministerie en evenmin bij het ministerie van VROM. Zodra er meer bekend is, zal de Tweede kamer worden geïnformeerd.

221

Op welke wijze kunt u het «level playing field» voor Nederlandse reders in stand houden?

Zie antwoord op vraag 149. Vraag 149 is identiek aan deze vraag.

222

Waarom wordt pas voor de begroting 2010 voor de binnenvaart en de zeevaart streefwaarden ontwikkeld voor NO_x en PM₁₀? Waarom volstaat u met de doelstelling dat «het streven is de uitstoot van binnenvaart en zeevaart» te verminderen? Wat bedoelt u daar concreet mee?

In mei 2008 is tijdens het verantwoordingsdebat over 2007 op verzoek van de Tweede Kamer toegezegd om voor binnenvaart en zeevaart voor de uitstoot van NO_x en PM₁₀ streefwaarden te ontwikkelen. De streefwaarden worden momenteel ontwikkeld, waarna zij in de Begroting van 2010 worden opgenomen.

223

Kunt u aangeven welke (wettelijke) taken die door het KNMI worden verricht, ook door marktpartijen en/of andere onderzoeksinstituten worden verricht? In hoeverre leiden die activiteiten van het KNMI tot valse concurrentie in de markt? Waarom worden die activiteiten door het KNMI niet beëindigd c.q. afgestoten naar de markt? Bent u van mening dat een evaluatie van de wettelijke taken opportuun is? Zo nee, waarom niet?

Recent heeft u naar aanleiding van de evaluatie van het KNMI over dit onderwerp een brief ontvangen (Kamerstuk 2008–2009, 31 534, nr. 2). Taken die het KNMI verricht, en ook door marktpartijen en/of andere onderzoeksinstituten worden verricht, zijn met name het doen van onderzoek en het uitgeven van een weerbericht. Er is geen sprake van valse concurrentie met de markt. Het onderzoek wordt op basis van complementariteit verricht in samenwerking met andere onderzoeksinstituten en universiteiten. Het opstellen van een algemeen weerbericht staat omschreven in de wet op het KNMI als een taak van het KNMI. Dit bestaat dus naast de weerberichten van marktpartijen, maar is een nadrukkelijke keuze vanwege de toegankelijkheid voor het algemene publiek en de rol bij waarschuwingen van de overheid voor gevaarlijk weer. Een evaluatie van de wettelijke taken is niet opportuun, omdat die onlangs heeft plaatsgevonden. De kabinetsreactie daarop heeft u onlangs ontvangen.

224

Op welke gebieden heeft het KNMI exclusieve kennis in huis? Wordt die kennis ook «vermarkt»? Zo ja, hoe dan, en wat levert dat op?

Unieke kennis heeft het KNMI met name op het gebied van klimaatonderzoek en klimaatscenario's, de distributie van meteorologische gegevens, meteorologisch (model- en waarneem-)onderzoek en seismologie. Resultaten van onderzoek worden gepubliceerd en komen aldus om niet ter beschikking van de kennisinfrastructuur. De meteorologische gegevens worden momenteel nog «vermarkt». Zoals reeds beschreven in de recente brief naar aanleiding van de evaluatie van de KNMI-wet wordt nu gestreefd naar een zo vrij mogelijke data politiek.

225

Heeft het KNMI doelstellingen een «derde geldstroom» (activiteiten in de markt) te genereren? Zo ja, welke en hoeveel?

Het KNMI heeft geen doelstelling om «derde geldstroom»-activiteiten te genereren. Bij uitzondering verricht het KNMI op basis van zijn unieke kennis «derde geldstroom»-activiteiten waar geen Nederlandse (markt-)partij in kan voorzien. Dit gebeurt dan op basis van integrale kostprijs. Voorbeeld is het verrichten van werkzaamheden voor de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) op seismologisch vlak (zie ook antwoord op vraag 224).

226

Zijn er plannen om (delen van) het KNMI te verzelfstandigen of te privatiseren? Kunt u dat motiveren?

Nee. In de aanloop naar de totstandkoming van de wet op het KNMI (2002) is een deel van het KNMI geprivatiseerd. De destijds gemaakte verdeling van taken is naar aanleiding van de evaluatie van de KNMI-wet herbevestigd.

227

Welke efficiencydoelstellingen heeft het KNMI? Waarom blijven de apparaatuitgaven structureel vrijwel op hetzelfde niveau, ondanks de reductiedoelstellingen die u heeft gesteld om de Rijksoverheid af te slanken?

Het KNMI heeft als baten-lastendienst een algemene efficiencydoelstelling van 1% per jaar. Met betrekking tot de apparaatskosten verwijs ik naar de

tabel op blz. 147 van de Rijksbegroting. Hier is juist een afname van de apparaatskosten op personeel gebied waarneembaar die ook een personele afslanking in kader Vernieuwing Rijksdienst van ruim 40 fte tot uitdrukking brengt.

228

Kunt u aangeven wat het effect van de korting op de BDU is voor het openbaar vervoer in de vervoersregio's? Welke effect verwacht u als gevolg van deze extra korting? Hoeveel gaat u nu precies extra bezuinigen op de BDU komend jaar?

Het financiële effect van de vermindering van de groei en de mindere index 2008 (als gevolg van rijksbrede kabinetsafspraken) is in het begrotingsjaar 2009: 32,4 mln + 17 mln = 49,4 mln minder BDU ten opzichte van de cijfers in de begroting 2007. De overheden hebben aangegeven, dat de mindere groei van de BDU en het deels niet uitkeren van de indexatie over het jaar 2008 vooralsnog wordt opgevangen door het temporiseren/ uitstellen van voorgenomen aanlegprojecten ten behoeve van openbaar vervoer en onderliggend wegennet. Bovenop de hiervoor genoemde punten wordt er niet extra bezuinigd.

In het kader van de MobiliteitsAanpak komen er extra middelen beschikbaar voor regionaal OV (zie ook vraag 166)

229

U heeft de afgesproken jaarlijkse trendmatige groei van de BDU teruggebracht van 2,1% naar 1,1%. Hoe valt de voorgenomen investering van 4,5 miljard in het spoor te rijmen met het terugbrengen van de investeringen in het voor- en natransport?

Zie de antwoorden op de vragen 166 en 228.

230

Waarom is c.q. wordt niet overwogen om een deel van de 4,5 miljard voor het spoor structureel aan te wenden voor het verbeteren van de kwantiteit/kwaliteit van het voor- en natransport, c.q. het decentrale OV?

Er wordt zowel in het spoor als in het voor- en natransport geïnvesteerd. Het decentraal OV krijgt in de Mobiliteitsaanpak eveneens een impuls die aanvullend is op de begroting 2009. Naast de € 4,5 mld die in het spoor worden geïnvesteerd, verbetert het regionaal OV via een extra impuls via het actieprogramma regionaal OV (1 mrd: 500 mln extra rijksbijdrage en 500 mln co-financiering). Daarnaast worden er extra middelen aangewend voor regionale spoorlijnen (€ 90 mln). Ook wordt er in de Mobiliteitsaanpak € 30 mln aan extra middelen voor de fiets gereserveerd, bovenop de middelen die reeds voor fiets in het actieplan zijn opgenomen.

231

Waarom lopen de kosten ondersteuning ambtelijke en politieke leiding op van € 5,8 miljoen in 2007, tot € 9,022 miljoen in 2009?

De verhoging van € 5,8 miljoen in 2007 tot € 9,022 miljoen in 2009 heeft met name betrekking op de met ingang van 2008 jaarlijkse bijdrage van € 1,6 miljoen aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma «Duurzame bereikbaarheid Randstad» (zie blz. 126 van de begroting Verkeer en Waterstaat 2009). Daarnaast is er sprake van een budgettair neutrale herallocatie van begrotingsgeld binnen het artikel 41, voortvloeiende uit de oprichting van de directie Strategie, Kennis en Innovatie.

232

Waarom lopen de uitgaven ten behoeve van algemeen departement en bijdragen derden (41.01.09) op van € 48 miljoen in 2007, tot € 63 miljoen in 2008 (+ 15 miljoen?) en vervolgens structureel naar +/- € 70 miljoen vanaf 2012?

In 2007 was sprake van lagere uitgaven dan begroot. Dat was hoofdzakelijk het gevolg van het feit dat er minder beroep is gedaan op de begrote uitgaven voor «Overig Algemeen Departement» en «Sociale Zekerheid Verkeer en Waterstaat» Zie het Jaarverslag, Verkeer en Waterstaat (Kamerstuk 2007–2008, 31 444 XII, nr. 1). De hogere begrotingsbedragen 2008 en verder worden verklaard doordat op dit artikelonderdeel gelden voor transitiekosten samenhangend met de reorganisatie staan geraamd die pas na expliciete besluitvorming worden overgeboekt naar de artikelonderdelen waar de feitelijke transitiekosten worden verantwoord. Verder is de verwachting dat voortvloeiend uit de personele taakstelling er in de komende jaren een groter beroep zal worden gedaan op de gelden voor sociale zekerheid die op dit artikelonderdeel zijn geraamd.

233

Waarom verdriedubbelen de uitgaven aan het «Kennis Instituut Mobiliteit» (KiM) in de periode van 2007 naar 2010? Is de expertise c.q. zijn de activiteiten die het KiM verricht ook op de markt verkrijgbaar? Zo ja, waarom is het KiM op kosten van de belastingbetaler dan nodig? In hoeverre opereert het KiM concurrentievervalsing op de markt? Waarom is dit geen baten- en lastendienst c.q. waarom wordt het KiM niet verzelfstandigd of geprivatiseerd?

Het KiM is op 1 september 2006 is opgericht. In 2007 was het KiM nog niet op volle sterkte qua personeelsbezetting, waardoor er in 2007 relatief weinig uitgaven waren. Het onderzoeksprogramma van het KiM is in 2006/2007 gestart, waardoor dit programma gedurende het jaar 2007 nog groeide. Deze aanlooperperiode is zichtbaar in de begroting met de realisatie over het jaar 2007. Doordat in 2007 minder is gerealiseerd dan was begroot (2007: begroting € 7,6 mln., realisatie € 2,3 mln.), lijkt het alsof er in meerjarig perspectief sprake is van een verdriedubbeling. Het KiM is opgericht naar aanleiding van de aanbeveling van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) om een planbureau te creëren op het terrein van verkeer en vervoer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 283, nr. 6, p. 78–79.) Bij de oprichting van het KiM is niet gekozen voor een planbureau, maar voor positionering binnen het ministerie van VenW met een zelfstandige en onafhankelijke status. (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2005–2006, 29 283, nr. 45). Volgens het Instellingsbesluit van het KiM (Staatscourant 15 september 2006, nr. 180/pag. 8.) moeten «strategische kennisvragen een essentieel onderdeel ... zijn van het beleidsproces. Daarmee kan de kwaliteit van de strategische beleidsontwikkeling toenemen.» De activiteiten van het KiM zijn sterk verknoot met de beleidsvoorbereiding binnen het ministerie van VenW. Daarom is inbedding binnen het ministerie goed. Het KiM biedt geen onderzoek aan in concurrentie met marktpartijen. Wel besteedt het KiM onderdelen van het KiM onderzoek die zich daarvoor lenen, uit aan marktpartijen. Het bestaan van het KiM leidt dus niet tot minder onderzoek «in de markt». Er is niet voor gekozen om het KiM onder een baten-lastenregime te brengen omdat het voor de bedrijfsvoering van het KiM geen toegevoegde waarde heeft. Het KiM doet bijna geen investeringen en het kas-verplichtingenstelsel voldoet. Verzelfstandiging of privatisering zou leiden tot een grotere afstand tussen het ministerie en het KiM. Dat is ongewenst gegeven de hierboven beschreven noodzaak om strategische kennis in te bedden in het beleidsproces.

234

Kunt u aangeven waarop het aantal uren en het standaardtarief voor privévluchten van het Koninklijk Huis is gebaseerd?

Het gemaximeerde aantal van vijftig uur voor privévluchten voor leden van het Koninklijk Huis is gebaseerd op het «Besluit gebruik van het regeringsvliegtuigen en andere luchtvaartuigen in beheer van het Rijk» van de minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat uit 2002. Het standaardtarief per vlieguur van € 3 480 wordt gehanteerd voor de doorberekening van het gebruik van het regeringsvliegtuig door leden van het Koninklijk Huis (zowel privé als openbaar belang) en de leden van het kabinet. Het tarief is gebaseerd op een vergoeding voor variabele kosten ad € 1 915 (zoals brandstof, afhandelingkosten, catering etc.) en een vergoeding voor een deel van de vaste kosten ad € 1 565 (zoals bemanningskosten en stallingkosten) voor het gebruik van het regeringsvliegtuig.

235

Kunt u overzichtelijk aangeven wat de tariefsstijgingen van zowel de stripkaart als de treinkaartjes waren over de afgelopen 10 jaar in relatie tot de inflatie?

Ja. Zie bijgaande tabel.¹ In 2004 en 2007 heeft NS als gevolg van het bereiken van afspraken met consumentenorganisaties over punctualiteitsdoelstellingen tweemaal een extra tariefverhoging van 2,075% kunnen doorrekenen bovenop de reguliere tariefwijziging per 1 januari. Deze extra verhogingen zijn in de tabel verwerkt. Genoemde CPI-cijfers betreffen gerealiseerde inflatiecijfers conform CBS-gegevens.

236

In 2012 werkt VenW volgens de kernthema's «integraler, minder en beter». «Er wordt minder gecoördineerd, er is minder bestuurlijke en ambtelijke drukte en er is minder advies en controle». Hoe wordt dit bereikt? Wat gaan de mensen in het land hiervan merken? Wat betekent dit voor de voortgang en snelheid van infrastructurele projecten die onder verantwoordelijkheid van het ministerie worden uitgevoerd?

Vanuit de Vernieuwing Rijksdienst (Nota vernieuwing rijksdienst, september 2007), ingegeven door wensen uit de maatschappij, wordt het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd het «integraler, met minder, beter» te doen. Concreet betekent dit: compacter, met minder overlap en drukte en met meer vertrouwen. Daardoor doet het ministerie het met 69 miljoen euro en 1094 fte minder in 2012. Om dit te bereiken worden onderdelen van het ministerie samengebracht die elkaar versterken. Er wordt meer programmatisch en thematisch gewerkt, binnen het departement en interdepartementaal. Tussen beleid, uitvoering en inspectie wordt in stevige verbindingen geïnvesteerd. De rol van Verkeer en Waterstaat schuift op van «zorgen voor» naar «zorgen dat». Voorbeelden waar effect van bovenstaande zichtbaar zal worden zijn: de uitvoering van het advies van de commissie Elverding, waarmee op zorgvuldige manier snelheid wordt gebracht in de procedure tot besluitvorming bij infrastructuur of de afstemming met de minister van VROM van maatregelen en investeringsvoornemens voortvloeiend uit de Mobiliteitsaanpak. Een voorbeeld van reductie van bestuurlijke en ambtelijke drukte bij de aanpak van Randstad Urgent: de projecten worden door een bestuurlijk duo aangepakt (bewindspersoon en regiobestuurder). Hierdoor wil het kabinet de besluitvorming versnellen. Het is een nieuwe vorm van samenwerking voor de overheid. Bij de Inspectie is een wijziging zichtbaar in de toezichtsystematiek (onder andere systeemtoezicht) dat meer gebaseerd is op vertrouwen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Kunt u aantonen dat bij de uitvoering van de bezuiniging van circa € 69 miljoen op de apparaatsuitgaven i.c. de reductie van meer dan 1000 fte in de periode 2008 t/m 2011 «de trap van boven wordt schoongeveegd»? Hoe valt deze doelstelling te rijmen met het door u eerder geconstateerde tekort aan kennis en expertise op het ministerie? Hoe is deze doelstelling verenigbaar met de door u gewenste versnelling van infrastructuurprojecten (commissie Elverding)? Kunt u motiveren en aantonen dat de vermindering van het aantal fte's niet teniet wordt gedaan door (duurdere) inhuur van externe krachten? Hoe wordt dit voorkomen?

Departementaal wordt gestreefd naar het verder verhogen van de flexibiliteit en kwaliteit van het personeel, zodat snel nieuwe werkverbanden kunnen worden samengesteld zonder dat daarbij over moet worden gegaan tot (extra) inhuur. VenW heeft hiertoe de volgende ontwikkelingen in gang gezet:

- het vormen van een kleine hoogwaardige pool voor de politiek en ambtelijke leiding, bestaande uit ervaren medewerkers, die flexibel worden ingezet voor politiek-bestuurlijke spoedeisende klussen en bijzondere VenW-brede opdrachten;
- het centraliseren van het gezag over de verdeling van de formatie ten einde de inzet van personele capaciteit breed kan worden gezien in het licht van de (politieke) prioriteiten en noodzakelijke kwaliteit die daarin moet worden geleverd;
- het uniformeren van de personeelsschouw zodat een collectief beeld ontstaat van de kwaliteiten die VenW in huis heeft;
- het periodiek voor bestuurders en managers inzicht verschaffen in de inhuuruitgaven;
- de implementatie van het functiegebouw en haar brede profielen maakt het gemakkelijker om binnen VenW van taak en werkomgeving te wisselen.

Als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen verwacht VenW in de komende jaren met minder medewerkers en leidinggevenden de beoogde veranderingen en resultaten te kunnen realiseren.

Voor RWS dat feitelijk de versnelling van infrastructuurprojecten moet realiseren, geldt verder specifiek dat met het ondernemingsplan 2004–2008 al een grote stap is gezet in de reductie van het aantal fte's en is aangetoond dat dit samen kan vallen met een stijging van de productiviteit. Dit heeft zich ook geuit in vermindering van het aantal managementfuncties. Met het doorpakken op dit ondernemingsplan in 2009 en verder is met name voorzien in het nog beter inschakelen van de markt. Hierbij zullen vooral ondersteunende functies die beter door de markt kunnen worden uitgevoerd bij Rijkswaterstaat verdwijnen. Voor functies binnen Rijkswaterstaat die als de echte kerntaken worden beschouwd, geldt dat volop wordt geïnvesteerd in opleiding en ontwikkeling van het eigen personeel. Mede ingegeven door innovatieve werkwijzen en andere benodigde expertises. Hierdoor zorgt Rijkswaterstaat ervoor dat de opdrachtverlening kan voldoen aan de gewenste veranderingen en productiviteitsverhoging. Met betrekking tot externe inhuur houd ik mij aan de Rijksbreed afgesproken lijn dat wordt gestreefd naar een vermindering ten opzichte van het ijkjaar met in achtneming van het amendement dat bij de Algemene Politieke Beschouwingen is ingediend.

Welke consequenties ziet u voor het takenpakket c.q. de activiteiten van Rijkswaterstaat als de adviezen van de commissie Ruding worden uitgevoerd? Welke consequenties heeft dit voor de organisatie en de bezetting?

Het vaker toepassen van PPS, zoals de commissie Ruding adviseert, helpt RWS om de groeiende opdrachtenstroom in de komende jaren op een goede manier te managen. Bij de innovatieve contracten die RWS sinds 2004 hanteert, waaronder PPS-projecten, worden werkzaamheden die RWS vroeger zelf deed door marktpartijen uitgevoerd. Hierdoor verandert de aard van het werk van RWS: minder zelf doen en meer managen en regievoeren. Vooral PPS-projecten vereisen expertise die schaars is. RWS zal deze snel verder uitbouwen.

239

Waarom is er in 2009 bijna € 148 miljoen minder beschikbaar voor onderhoud?

Dit hangt samen met fluctuaties in de meerjarig beschikbare begrotingsbedragen voor beheer en onderhoud enerzijds en een versnelling van de beheer en onderhoudswerkzaamheden in 2007 en 2008 anderzijds.

240

Hoe beoordeelt u het percentage overhead (16,3%) binnen Rijkswaterstaat? Kunt u dit vergelijken met andere organisaties, zo ja welke?

Met ingang van deze begroting is de definitie van overhead aangescherpt. Hierbij is een kengetal ontstaan waarin de specifieke aard van Rijkswaterstaat zoveel mogelijk is weggenomen. Hierdoor kan binnen VenW een betere sturing op de overhead plaatsvinden. Dit laat onverlet dat vergelijking met andere uitvoeringsorganisaties lastig blijft omdat het overheadbegrip kan afwijken en de specifieke aard van de organisaties nog onderdeel uit kan maken van de definities.

241

Waarom is er in 2009 bijna € 200 miljoen minder beschikbaar voor hoofdwegen?

Dit hangt samen met fluctuaties in de meerjarig beschikbare begrotingsbedragen voor beheer en onderhoud enerzijds en een versnelling van de beheer en onderhoudswerkzaamheden in 2007 en 2008 anderzijds.

242

Wat waren de kosten voor inhuur voor uw ministerie in de periode 2005 t/m 2007?

Tot 2006 werden de kosten voor inhuur niet eenduidig bijgehouden. Hierdoor is het niet goed mogelijk een betrouwbaar cijfer te geven over 2005. Met de implementatie van een nieuw financieel systeem (SAP) is dit vanaf 2006 wel mogelijk. Over 2006 heeft VenW opgave gedaan van de inhuuruitgaven conform de op dat moment geldende bepalingen van BZK (apparaatsuitgaven uitgesplitst naar 8 categorieën van externe inhuur). Over het jaar 2006 bedraagt de inhuur € 114 mln. In 2007 zijn aanvullende bepalingen opgenomen in de Rijksbegrotingsvoorschriften waarop de financiële administratie van VenW is aangepast. De opgave over 2007 bevat een aantal aanvullende posten die in 2006 niet als inhuur zijn verantwoord. Het gaat daarbij onder andere om inhuur voor sluis- en brugbediening, nautische activiteiten, verkeerskunde, veiligheid en gezondheid. Over 2007 bedraagt de inhuur € 216 mln.

243

Hoeveel fte's telde Rijkswaterstaat in de periode 2005 t/m 2007?

De bezettingssomvang RWS bedroeg ultimo 2005 8655 fte, ultimo 2006 8792 fte en ultimo 2007 9011 fte.

244

Waarom zal de daling in het aantal fte's binnen Rijkswaterstaat voornamelijk plaatsvinden binnen de lagere functieschalen? Kunt u aantonen dat ook het aantal managementfuncties wordt teruggebracht?

De daling in fte vindt voornamelijk plaatsvindt in de lagere functieschalen door een efficiëntere inrichting van het facilitair bedrijf, door operationele ICT-taken (onder meer kantoorautomatisering, helpdesk) naar de markt over te hevelen en minder uitvoerende taken GWW-sector c.q. inkoop uit te voeren. Dit past in het streven van RWS om alleen nog de kerntaken en -activiteiten zelf uit te voeren. Niet-kerntaken/activiteiten worden door RWS uitbesteed en door de markt uitgevoerd. Dit vraagt om een andere (hoogwaardige) kwaliteit om de regie op de uitbesteding te voeren. In het kader van het Ondernemingsplan 2004–2007 is het aantal managementfuncties de afgelopen jaren al sterk teruggedrongen. Met het ontwikkelen van het Functiegebouw RWS, die nu dient als voorbeeld voor het Rijk, kent RWS vanaf 2006 nog maar drie managementlagen.

245

Hoeveel fte's telde de Inspectie Verkeer en waterstaat in respectievelijk 2005, 2006 en 2007? Hoe is en wordt de afslanking van 2008 naar 2009 ingevuld?

Vanaf ultimo 2005 kende de Inspectie de volgende personele bezetting in fte:

Ultimo 2005	851,2
Ultimo 2006	935,1
Ultimo 2007	994,8

De groei van de personele bezetting in de jaren t/m 2007 is toe te schrijven aan het vervullen van vacatures en voor een klein deel uit tijdelijke versterking voor kortlopende extra werkzaamheden.

De bezetting van de IVW is ultimo 2008 gedaald tot maximaal de omvang van haar formatie van 969 fte. Vervolgens krimpt de IVW in 2009 van een bezetting van 969 fte naar een bezetting van 848 fte. Ultimo 2011 moet de IVW zijn afgeslankt tot een bezetting van maximaal 745 fte.

De te realiseren personeelsreductie en het tempo waarin dat gebeurt, wordt bepaald door:

- het tempo van het overdragen van certificerende en vergunningverlenende taken naar de markt; en
- het verminderen van personele inzet op basis van de ontwikkelingen in het toezicht, zoals die zijn beschreven door de minister van BZK in «Toezicht in beweging». In deze ontwikkelingen staan risico gebaseerd toezicht, verdere omslag naar systeemgericht toezicht, digitalisering en intensievere samenwerking met andere inspectiediensten centraal, alsmede het bereiken van een hogere efficiency.

246

De kosten voor toelating/continuering worden door Inspectie Verkeer en Waterstaat zoveel mogelijk doorberekend aan de «afnemers». Hoe kunt u garanderen dat de laagst mogelijk kosten in rekening worden gebracht?

IVW streeft ernaar om de laagst mogelijke kosten in rekening te brengen en deze door verdergaande efficiency minimaal te laten stijgen en zo mogelijk te laten dalen. Zoals in het laatste deel van het antwoord op vraag 83 is aangegeven, streeft de inspectie naar een zo hoog mogelijke kostenefficiency, en wordt getracht deze steeds verder te verhogen.

247

Wat wordt precies bedoeld met de uitspraak dat een groot deel van de «toelatings- en continueringskosten» naar «externe partijen» zullen worden overgebracht? Welke kosten c.q. taken betreft het precies? Hoe wordt voorkomen dat deze taken/kosten naar externe partijen (maatschappelijke organisaties) gaan waardoor «de slager zijn eigen vlees gaat keuren»? Wordt de Kamer voorafgaand hieraan separaat geïnformeerd zodat de Kamer er nog een apart oordeel over kan vellen?

Met de uitspraak dat een groot deel van de «toelatings- en continuerings-taken» naar een «externe partij» zullen worden overgedragen, wordt bedoeld op de lopende tender waarbij de uitvoerende, administratieve taken worden overgedragen in het kader van de vernieuwing rijksdienst. Voor de stand van zaken van de overdracht van taken, waar de hierboven gestelde vragen aan refereren, verwijs ik naar de separaat aan binnenkort aan de Tweede Kamer te sturen brief over de «Overdracht vergunning-verlenende taken». In deze brief wordt ook ingegaan op de waarborgen om te voorkomen «dat de slager zijn eigen vlees gaat keuren». De tender-procedure voorziet niet in expliciete betrokkenheid van de Tweede Kamer. De Tweede Kamer zal over de verdere voortgang van de tender geïnformeerd worden. Met het totale pakket aan over te dragen taken is een opbrengst uit tarieven gemoeid van ca. € 10 mln (een en ander mede afhankelijk van de vraag naar de producten, gebaseerd op een schatting van de tarieven 2008).

248

Hoe bereikt Inspectie Verkeer en Waterstaat dat inspecties en controles worden afgestemd met andere (Rijks-)inspecties en/of controlediensten, om te voorkomen dat bedrijven plat worden gelopen door verschillende inspecteurs van verschillende diensten die ongecoördineerd op verschillende momenten een bedrijf «binnenvallen», waardoor hoge administratieve lasten ontstaan? Kunt u aantonen dat de inspectie zich in het bijzonder richt op bedrijven c.q. organisaties die op basis van feitelijke informatie extra controle behoeven, terwijl bedrijven c.q. organisaties die «hun huiswerk goed op orde hebben» worden ontzien?

Een vergelijkbaar vraagstuk is eveneens in het AO Toezicht en Handhaving van 2 oktober jongstleden aan de orde geweest. Daarbij is toegezegd de Kamer hierover per brief te informeren. In deze brief zal ook worden ingegaan op de rijksbrede ontwikkelingen en de wijze waarop de Inspectie Verkeer en Waterstaat efficiënter gaat werken door intensievere samenwerking, waardoor bedrijven minder lasten hebben en bedrijven die hun huiswerk op orde hebben worden ontzien.

249

Is er binnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat organisatorisch onderscheid gemaakt tussen vergunningverlening en toetsing/controle?

De inspectie heeft op het gebied van toelating/continuering en inspectie/handhaving zowel een organisatorische als een functiescheiding. Binnen de inspectie worden de toelatings- en continueringsactiviteiten, die een sterk administratief karakter hebben, uitgevoerd door een separate directie. Voor zover er vanuit de toezichteenheden betrokkenheid is bij het proces van toelating/continuering, zijn deze ondergebracht bij een aparte unit binnen de toezichteenheid.

250

Waar bestaat de post «post-actief-personeel» uit? Is dit het gevolg van depressies?

De post «post-actief-personeel» betreft wachtgeld en FPU+-uitkeringen ten behoeve van ex-medewerkers KNMI.

251

Waarom is de motie Hofstra c.s. (30 300 XII-24) nog steeds niet volledig uitgevoerd? Kunt u uitleggen waarom dit nu al drie jaar duurt (met name deel 2 van de motie)?

Als het gaat om prijstransparantie in de benzinemarkt langs autosnelwegen, zijn we op de goede weg. De meeste tankstations hebben zich zeer recent weer gericht op het duidelijk communiceren van de brandstofprijzen door middel van duidelijk zichtbare prijspalen. Rijkswaterstaat heeft in samenwerking met de branche de voorwaarden gecreëerd voor tankstations om brandstofprijspalen te plaatsen bij de tankstations. Door Rijkswaterstaat is onderzoek gedaan naar de ervaringen met en het effect van brandstofprijvergelijkingspalen langs autosnelwegen. Op basis van dit onderzoek, in combinatie met de conclusies uit het in opdracht van het Ministerie van Financiën uitgevoerde onderzoek «Evaluatie Benzineveiling», zal moeten worden besloten over een mogelijk fysiek systeem van prijsvergelijkingen langs autosnelwegen.

252

Wat is de voortgang bij het project Busje Plus? Wanneer en waar gaat het experiment van start?

Arriva heeft voor het experiment subsidie aangevraagd bij de provincie Gelderland. De voortgang hangt af van de behandeling daarvan.

253

Doet u uw toezegging dat u uiterlijk in november zal besluiten over opname van de N23 als planstudie in het MIRT gestand?

Ja, deze toezegging doe ik gestand. Op 22 april 2008 heeft de provincie Noord-Holland mij de MIRT-aanvraag N23 toegezonden met het verzoek dit project op te nemen in de planstudietabel van het MIRT en hiervoor een rijksbijdrage van € 275 miljoen te reserveren. Ik heb de MIRT-aanvraag inmiddels inhoudelijk beoordeeld. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT met de Noordvleugelpartijen op 28 oktober 2008 heb ik afgesproken de resultaten van de beoordeling eerst te bespreken met de gedeputeerden Mooij en Dijkma van respectievelijk Noord-Holland en Flevoland, voordat ik formeel schriftelijk zal reageren.

254

Kunt u de Kamer voorafgaand aan de begrotingsbehandeling een overzicht van de actuele stand van zaken ten aanzien van de moties en toezeggingen doen toekomen?

In de begroting treft u een actueel overzicht van de stand van zaken van moties en toezeggingen aan met als peildatum 4 juli 2008. Circa een week voor de begrotingsbehandeling zal u een actualisering worden toegestuurd.

255

Hoe ziet u de relatie tussen de snelwegbus en de formule voor het Interlinenet? Wordt naast de pilots met de snelwegbus onderzoek gedaan naar de bijdrage van de snelwegbus aan het verminderen van de filedruk, als samenhangend netwerk van lijnen en in de context van het door het ministerie reeds voorgenomen beleid zoals beprijzing, investeringen in het spoorvervoer en mobiliteitsmanagement

In motie 231 van december 2007 heeft de heer Roemer verzocht een pilot uit te voeren met een snelwegbus op een filegevoelig traject in de Randstad en daarbij de effecten op de filedruk te onderzoeken. Zowel aan de decentrale opdrachtgevers (provincies en kaderwetgebieden) in het OOV (maart 2008) als aan de stichting «Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid» is het verzoek gedaan voorstellen voor zo'n proef te doen. Als mogelijke pilots zijn in eerste instantie busverbindingen over de A27 (Breda-Utrecht) en de A15 (Gorinchem-Maasvlakte) voorgesteld. De provincies hebben in het OOV eind mei 2008 aanvullend voorstellen ingediend. Omdat er veel voorstellen zijn ingediend wordt op verzoek van het OOV een nadere vergelijking tussen de voorstellen gemaakt voordat een pilot wordt gekozen. Het OOV is akkoord met de voorgestelde selectiecriteria. Het OOV suggereert aan te sluiten bij reeds uitgewerkte snelwegbusplannen omwille van snelheid in uitvoering. VenW selecteert in overleg met de decentrale overheden een pilot. Afhankelijk van de resultaten van die pilot kan samen met de decentrale overheden verder onderzoek naar de mogelijkheden voor een landelijk netwerk van snelwegbussen worden gedaan. Het daadwerkelijk realiseren is de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en de vervoerbedrijven.

256

Hoe is het naar voren halen van de € 20 miljoen voor de uitvoering van de motie Koopmans c.s. (31 200 XII, nr. 36) verwerkt in de begroting?

Over de uitvoering van de motie Koopmans c.s. is de Kamer op 3 september 2008 schriftelijk geïnformeerd (Kamerstuk 2007–2008, 31 200 XII, nr. 98). Het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor zal versneld worden uitgevoerd. Ik heb na het Algemeen Overleg van 4 september en het daarop volgende VAO op 24 september jl. ProRail verzocht de versneling uit te voeren. Dit was kort na Prinsjesdag. Ik verwacht op korte termijn een uitvoeringsplanning van ProRail met daarbij de jaarlijks verwachte uitgaven. Ik verwacht de nieuwe reeksen bij voorjaarsnota in de begroting te kunnen verwerken.

257

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Koopmans c.s. (31 200 A, nr. 69)? Is Noord-Brabant tevreden?

In de Voorjaarsnota 2008 is conform de motie Koopmans c.s. € 70 mln gereserveerd voor de overdracht van de weg aan de provincie N69 en voor de door de provincie aan die weg te treffen maatregelen. Een overeenkomst tussen V&W en de provincie voor de overdracht is in voorbereiding.

258

Wanneer zal de internetvoorziening in de treinen van de NS beschikbaar zijn? Tot welk moment mag de NS aanspraak maken op de toegezegde € 15 miljoen?

Sinds de begrotingsbehandeling 2008 is het onderwerp internet in de trein regelmatig aan de orde geweest in overleggen tussen en VenW en NS. De wens van uw Kamer is daarbij herhaaldelijk onder de aandacht van NS gebracht. De technische complexiteit en de omvang van de investering zijn bij NS redenen geweest voor een langduriger proces. NS heeft besloten tot een onderzoeksfase waarin wordt onderzocht welke oplossingen de markt kan bieden. NS wil niet zonder de markt te raadplegen, overgaan tot het overhaast invoeren van een single solution, dat wil zeggen uitsluitend internet in de trein. NS wil internet in de trein combineren met informatieschermen in de trein (voor beide is data-verkeer nodig) op basis van een IT platform dat ook gebruikt kan worden voor

eventuele toekomstige toepassingen. Op mijn verzoek heeft NS toegezegd vóór de begrotingsbehandeling uitsluitel te geven. Volgens de meest recente informatie van NS zal er in november een besluit worden genomen door NS ten aanzien van het (technische en financiële) pad dat NS kiest. Bij een positief besluit zal NS zo snel mogelijk een aanbestedingsprocedure starten. Uiteraard zal ik de voortgang van NS nauwgezet blijven volgen. Maar noch wet- en regelgeving, noch de vervoerconcessie biedt mij de mogelijkheid NS te dwingen (al of niet gebruik makend van de beschikbare € 15 mln) internet in de trein te realiseren. Het bedrag van € 15 mln. is beschikbaar in de begroting 2008. Het zal dan niet besteed worden. Aangezien ik op korte termijn een voorstel verwacht vanuit de spoorsector, zal ik ook in 2009 een bedrag van € 15 mln. reserveren.

259

Wat was de feitelijke reizigersgroei in het stads- en streekvervoer in 2007? Hoe ziet u hierbij de relatie met de BDU?

De feitelijke reizigersgroei in 2007 was 0,9% tov 2006 (bron WROOV). Zie antwoord 260.

260

Hoe beoordeelt u de stelling dat er geen verband zou zijn tussen het verhogen van de BDU, waarmee bijvoorbeeld prijsstijgingen beperkt zouden kunnen worden, en vraaguitval van 0,9% die optreedt tengevolge van de tariefstijging van 4,5% in het stads- en streekvervoer in 2009?

Er bestaat een indirect verband. De BDU is een bron voor de financiering van de bijdragen aan de vervoerbedrijven door de concessieverleners. Vraaguitval leidt tot derving van opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen. Die zou op zich gecompenseerd kunnen worden door de concessieverleners (de decentrale overheden) uit diverse bronnen, zoals het Provinciefonds, het Gemeentefonds en ook de BDU. Dat is evenwel niet mijn bevoegdheid.

261

Wanneer komt het integrale advies van de Gezondheidsraad over de regels die het CBR hanteert?

De Gezondheidsraad heeft zeer recent een eerste advies uitgebracht over hersenbloedingen, dat ik momenteel bestudeer. Het advies over de andere vragen die ik aan de Gezondheidsraad heb gesteld, komt, zo heb ik recent van de Gezondheidsraad vernomen, rond de zomer van 2009. Het uitbrengen van dit advies blijkt gecompliceerder dan oorspronkelijk door de Gezondheidsraad werd ingeschat.

262

Wanneer kan de Kamer het wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven tegemoet zien?

Maandag 22 oktober heeft u een uitstelbrief met betrekking tot het wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven van de minster van VROM ontvangen. Zij geeft hierin aan dat momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een wetsvoorstel terzake. Gebleken is dat het noodzakelijk is om de Wegenverkeerswet te wijzigen om dit mogelijk te maken. Hier werk ik samen met mijn collega van VROM aan. Na het in procedure brengen van deze wijziging kan het wetsvoorstel met betrekking tot het experimenteren met parkeertarieven de wetgevingsprocedure volgen.