

## Hoofdstuk XII

Vraag	Vraag en Antwoord
1	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een overzicht geven van de wijzigingen die als gevolg van het regeerakkoord zullen optreden in de gepresenteerde begroting en daarbij specificeren welke wijzigingen specifiek betrekking hebben op het jaar 2011?</b></p> <p>Antwoord:  Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de Startnota van de Minister van Financiën waarin per begrotingshoofdstuk de budgettaire gevolgen van het regeerakkoord worden gepresenteerd. In de Nota van Wijzigingen op de ontwerp-begroting 2011 die ik aan uw Kamer heb gezonden staan de budgettaire consequenties van het Regeerakkoord voor het jaar 2011 verwerkt en is de meerjarige doorwerking van het akkoord in tabelvorm opgenomen en toegelicht.</p>
2	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe zal de subsidietaakstelling uit het regeerakkoord voor Verkeer en Waterstaat (VenW) van € 0,01 miljard voor 2011 ingevuld worden?</b></p> <p>Antwoord:  Deze taakstelling is, in afwachting van nadere invulling, voorlopig geparkeerd op artikel 40 nominaal en onvoorzien van de begroting. Bij voorjaarsnota 2011 en/of miljoenennota 2012 wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd.</p>
3	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wordt de € 500 miljoen die in het regeerakkoord wordt uitgetrokken voor investeringen in wegen en spoor, geïnvesteerd? Welk deel hiervan is beschikbaar voor investeringen in spoor en welk deel gaat naar wegen? Wat zal het effect voor 2011 zijn op de totale investeringen in wegen en spoor?</b></p> <p>Antwoord:  De aangekondigde € 500 miljoen extra investeringen in wegen en spoor staan op dit moment nog niet op de begroting van het Infrastructuurfonds, maar op de aanvullende post bij het Ministerie van Financiën. Ze zijn voorzien vanaf 2013 (€ 100 miljoen) en vanaf 2015 gaat het om de volledige € 500 miljoen. Er is dus geen effect in 2011 voor de totale investeringen wegen en spoor. Een verdeling over de modaliteiten is nog niet gemaakt. In het verleden zijn wel bestuurlijke afspraken gemaakt met betrekking tot vrijkomende FES-gelden. Deze afspraken zal ik opnieuw bezien in het licht van de impuls van € 500 mln. uit het regeerakkoord.</p>
4	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kan en moet, gezien het regeerakkoord, de projectorganisatie Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) niet worden opgeheven, in plaats van verkleind?</b></p> <p>Antwoord:  De projectorganisatie wordt zo spoedig mogelijk opgeheven. De termijn waarop dit volledig afgerond is, is afhankelijk van de afwikkeling van de financieel-administratieve werkzaamheden, ook in het kader van de regeling grote projecten en de afronding van de aanbesteding. Via de</p>

	voortgangsrapportage in het kader van deze regeling houd ik u hiervan op de hoogte. Bij opheffing van de projectorganisatie volgt er nog een slotrapportage en een accountantsrapport.
5	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat betekent het voornemen in het regeerakkoord om de kilometerprijs niet in te voeren voor de ontwikkeling van de files? Klopt de aanname dat nu minder dan 5% filereductie behaald zal worden (gebaseerd op de berekening van het Centraal Planbureau (CPB) waaruit blijkt dat de afname 5% (tegenover 40% met rekeningrijden) zou beslaan als er € 500 miljoen in wegen geïnvesteerd zou worden, gecombineerd met de constatering dat het kabinet volgens het regeerakkoord € 500 miljoen in wegen én spoor wil investeren)?</b></p> <p>Antwoord:  In het voorjaar van 2011 zal ik een integrale gebiedsuitwerking maken van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Hierin zal ik de mobiliteitsknelpunten herijken binnen de context van het nieuwe kabinetsbeleid. De analyses van het CPB zal ik daarbij betrekken.</p>
6	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is het effect van het niet invoeren van ABvM op de indicatoren Acceptabele Reistijd en Voertuigverliesuren uit de VenW-begroting?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 5 HXII.</p>
7	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe kunnen de doelstellingen op het gebied van Acceptabele Reistijd en Voertuigverliesuren worden gehaald zonder ABvM, en hoeveel kost dat?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 5 HXII.</p>
8	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten als de doelstellingen op het gebied van Acceptabele Reistijd en Voertuigverliesuren niet worden gehaald?</b></p> <p>Antwoord:  Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) bedroegen in 2008 de maatschappelijke kosten van files € 2,8 tot 3,6 mld per jaar. In 2009 zijn de kosten door de crisis gedaald tot € 2,4 à 3,2 mld euro (mobiliteitsmonitor 2010). Bij een aantrekkende economische groei – en daarmee gepaarde groei van de mobiliteit – nemen deze kosten weer toe.</p>
9	<p><b>Vraag:</b>  <b>Deelt u de mening van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat om de congestie ten opzichte van het jaar 2000 met een derde terug te dringen, € 20 tot 30 miljard extra nodig is bovenop de Nota Mobiliteit, indien ABvM niet doorgaat? Zo nee, waarom niet en welk bedrag is hiervoor dan wel nodig? Welk deel van deze benodigde extra investering kan maximaal worden gedekt uit het regeerakkoord?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	Zie het antwoord op vraag 5 HXII.
10	<p><b>Vraag:</b>  <b>Met welke aanvullende maatregelen wilt u alsnog de doelen van de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak halen? Hoeveel geld is er (op basis van het regeerakkoord) beschikbaar voor het oplossen van files? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en waar wordt dat in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 5 HXII.</p>
11	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe zal met het stopzetten van ABvM worden omgegaan in alle lopende planstudies in het Meerjarig Investeringsprogramma voor Ruimte en Transport (MIRT)?</b></p> <p>Antwoord:  De effecten van ABvM zijn in elke afzonderlijke MIRT-planstudie voor wegen middels een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht, behalve de Spoedaanpak-projecten. Met het niet invoeren van de kilometerprijs zijn deze analyses overbodig geworden.</p>
12	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is uw reactie op de stelling van het PBL in de Balans voor de Leefomgeving 2010, dat beprijzen van mobiliteit de meest doelmatige manier is om de bereikbaarheid te verbeteren, met behoud van welvaart en milieukwaliteit?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 5 HXII.</p>
13	<p><b>Vraag:</b>  <b>Onderschrijft u de stelling van het PBL in de Balans van de Leefomgeving 2010 (pag. 155) dat per jaar € 2 miljard extra nodig is om het effect van ABvM op de leefomgeving te evenaren? Zo nee, hoeveel geld is daarvoor volgens u nodig en waarop baseert u dat?</b></p> <p>Antwoord:  Het PBL doelt met de circa € 2 miljard per jaar op extra rijksinvesteringen in de hoofdweginfrastructuur die nodig zijn om de effecten van het wegvallen van de kilometerheffing op de congestie te compenseren.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit, is eerder dit jaar door mijn ambtsvoorganger het besluit genomen de maatregel 'stimuleren Euro VI vrachtwagens' als compensatie voor het wegvallen van het effect van ABvM op te nemen in het 'Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit' (NSL). Deze stimuleringsregeling (inclusief de benodigde middelen) wordt op dit moment nader uitgewerkt.</p> <p>Voor wat betreft geluidhinder zijn bij het wegvallen van de kilometerprijs geen extra investeringen nodig om geluidhinder tegen te gaan. De effecten van de kilometerprijs zijn voor geluid klein en daarom nooit meegenomen als besparing. In de voorbereiding van de nog door de Kamer vast te stellen nieuwe geluidwetgeving betreffende de introductie van geluidproductieplafonds voor rijksinfrastructuur en de geluidssanering langs de rijksinfrastructuur is</p>

	<p>geen effect van de kilometerprijs meegenomen.</p> <p>Voor wat betreft CO2 betekent het niet doorgaan van ABvM naar inschatting van het PBL (referentieraming Schoon en Zuinig, april 2010) een vermindering van de CO2 reductie van € 1,7 Mton (zichtjaar 2020).</p> <p>Wat betreft CO2 doelstellingen sluit het nieuwe kabinet aan bij de EU ambities. Dit betekent voor het zichtjaar 2020 een CO2-reductiedoelstelling van 20% t.o.v. 1990. Het kabinet zal nog een besluit nemen over de vraag of en zo ja hoe deze brede CO2-doelstelling voor specifiek de niet-ETS sectoren (waar verkeer en vervoer onder valt) wordt doorvertaald naar sectorspecifieke doelstellingen. In dit stadium is derhalve nog niet duidelijk of er compensatie plaats dient te vinden en welke kosten hiermee gemoeid zouden zijn.</p> <p>Voor wat betreft natuur worden de effecten van luchtkwaliteit op de natuur middels de bovengenoemde maatregelen in het NSL gecompenseerd. Voor Natura 2000 wordt namelijk het maatregelenpakket van het NSL gevolgd.</p>
14	<p><b>Vraag:</b></p> <p><b>Acht u het waarschijnlijk dat op basis van deze begroting, waarbij volgens het regeerakkoord kilometerbeprijzing voorlopig niet aan de orde is, de klimaatdoelstellingen voor de sector verkeer en de ambities uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gehaald zullen worden?</b></p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Voor wat betreft het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL) werd tijdens de vorige kabinetsperiode al duidelijk dat de uitvoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) niet meer gedurende de looptijd van het NSL zou plaatsvinden. Daarom is eerder dit jaar door mijn ambtsvoorganger het besluit genomen de maatregel 'stimuleren Euro VI vrachtwagens' als compensatie voor het wegvallen van het effect van ABvM op te nemen in het 'Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit' (NSL). In combinatie met het effect van het stimuleren van Euro 6 voor dieselpersonenauto's wordt aangetoond dat deze maatregel voldoende compensatie geboden. Het niet uitvoeren van de kilometerbeprijzing brengt derhalve de uitvoering van het NSL niet in gevaar.</p> <p>Voor wat betreft natuur worden de effecten van luchtkwaliteit op de natuur middels de bovengenoemde maatregelen in het NSL gecompenseerd. Voor natura 2000 wordt namelijk het maatregelenpakket van het NSL gevolgd.</p> <p>Wat betreft klimaatdoelstellingen (CO2, hernieuwbare energie) betekent het niet doorgaan van ABvM naar inschatting van het PBL (referentieraming Schoon en Zuinig, april 2010) een vermindering van de CO2 reductie van € 1,7 Mton (zichtjaar 2020). Wat betreft CO2 doelstellingen sluit het nieuwe kabinet aan bij de EU-ambities. Dit betekent voor het zichtjaar 2020 een CO2-reductiedoelstelling van 20% ten opzichte van 1990. Het kabinet zal nog een besluit nemen over de vraag of en zo ja hoe deze brede CO2-doelstelling voor specifiek de niet-ETS sector (waar verkeer en vervoer onder valt) wordt doorvertaald naar sectorspecifieke doelstellingen.</p> <p>Voor wat betreft geluidhinder zijn bij het wegvallen van de kilometerprijs geen extra investeringen nodig om geluidhinder tegen te gaan. De effecten van de kilometerprijs zijn voor geluid klein en daarom nooit meegenomen als besparing. In de voorbereiding van de nog door de Kamer vast te stellen</p>

	<p>nieuwe geluidwetgeving betreffende de introductie van geluidproductieplafonds voor rijksinfrastructuur en de geluidssanering langs de rijksinfrastructuur is geen effect van de kilometerprijs meegenomen.</p>
15	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wordt de fijnstofreductie die voor de invoering van ABvM is opgenomen in het NSL, opgevangen of gecompenseerd?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 14 HXII.</p>
16	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is het effect van het niet invoeren van ABvM op de doelstellingen op het gebied van de leefomgeving rond de hoofdwegen?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 14 HXII.</p>
17	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe kunnen de doelstellingen op het gebied van de leefomgeving rond de hoofdwegen worden gehaald zonder ABvM, en hoeveel kost dat?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 14 HXII.</p>
18	<p><b>Vraag:</b>  <b>Blijven de doelstellingen uit de VenW-begroting voor 2011 op het gebied van aantallen verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2020 gehandhaafd, nu de invoering van ABvM volgens het volledige scenario-Nouwen waarop de doelstellingen doelstellingen alsnog te bereiken en tegen welke kosten?</b></p> <p>Antwoord:  De SWOV toetst op mijn verzoek in 2011 in hoeverre de verkeersveiligheidsdoelstellingen met de uitvoering van het Strategisch Plan worden gehaald. In deze toets wordt ook de invloed op de verkeersveiligheid van tussentijdse beleidswijzigingen, zoals het wegvallen van ABvM en het verhogen van de maximumsnelheid wanneer luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid dit toestaan, integraal doorgerekend.</p>
19	<p><b>Vraag:</b>  <b>Onderschrijft u de stelling op pagina 8 van de VenW-begroting voor 2011, dat beprijzing op termijn aan de orde kan zijn? Zo ja, welke termijn heeft u daarbij in gedachte?</b></p> <p>Antwoord:  De kabinet heeft in het Regeerakkoord vastgelegd, nadat de begroting 2011 reeds was opgesteld, dat er deze kabinetsperiode geen kilometerheffing zal komen. In het Regeerakkoord is vastgesteld dat aanleg en gebruik van additionele infrastructuur, zoals supersnelwegen, wel kunnen worden gefinancierd door investeringen van bijvoorbeeld pensioenfondsen en tolheffing.</p>
20	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is uw reactie op de suggesties van zeven hoogleraren in het NRC van 27 augustus , om eenvoudige vormen van kilometerbeprijzing te introduceren, bijvoorbeeld in de vorm van een spitsheffing (met behulp van camera's), een vaste kilometerprijs (af te lezen via de</b></p>

	<p><b>kilometerteller) of een combinatie van deze modellen?</b></p> <p>Antwoord: Genoemde suggesties bouwen voort op een vorm van kilometerbeprijzen. Er komt deze kabinetsperiode echter geen kilometerbeprijzing. Dit kabinet wil dat Nederland kan doorrijden als straks de economie weer aantrekt, maar doet dat op een andere manier dan het vorige kabinet.</p>
21	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat gebeurt er met de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting (MRB), nu de MRB en de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) volgens het regeerakkoord niet meer worden afgeschaft?</b></p> <p>Antwoord: De MRB is de drager van de opcenten. Met het besluit uit het regeerakkoord om de MRB niet af te schaffen, vervalt ook de noodzaak om een alternatief te zoeken voor de opcenten. In de financiële bijlage bij het regeerakkoord is onder de overige maatregelen openbaar bestuur over de opcenten opgenomen dat de huidige wettelijke normering zodanig wordt aangescherpt dat kortingen op andere terreinen door de provincies niet worden afgewenteld (op autobezitters).</p>
22	<p><b>Vraag:</b> <b>Wordt nog overwogen de MRB eerlijker te maken, bijvoorbeeld door deze te relateren aan het aantal gereden kilometers? Zo nee, wordt het idee van eerlijker betalen voor mobiliteit geheel losgelaten?</b></p> <p>Antwoord: Ik pak deze vragen samen met de staatssecretaris van Financiën op. U wordt over de resultaten hiervan geïnformeerd.</p>
23	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoeveel hoger zou de accijns op benzine moeten worden om een vergelijkbaar effect op de files te bereiken als voorzien was met de Wet kilometerprijs, zoals die door het vorige kabinet is voorbereid?</b></p> <p>Antwoord: Ik pak deze vragen samen met de staatssecretaris van Financiën op. U wordt over de resultaten hiervan geïnformeerd.</p>
24	<p><b>Vraag:</b> <b>Wanneer gaat het kabinet de accijns op benzine verhogen en hoeveel hoger wordt deze?</b></p> <p>Antwoord: Ik pak deze vragen samen met de staatssecretaris van Financiën op. U wordt over de resultaten hiervan geïnformeerd.</p>
25	<p><b>Vraag:</b> <b>Op welke wijze zal het kabinet het vrachtvervoer belasten voor het gebruik van de Nederlandse wegen? Overweegt het kabinet opnieuw een vignet?</b></p> <p>Antwoord: Het vrachtvervoer betaalt conform de EU-regelgeving reeds een vignet (belasting zware motorrijtuigen) voor het gebruik van de Nederlandse wegen.</p>

26	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat wordt er concreet bedoeld met de in het regeerakkoord genoemde supersnelwegen en welke concrete plannen heeft u hiervoor? Kunt u meer toelichting op deze plannen geven en daarbij ook een overzicht geven van de economische en ecologische kosten en baten van deze plannen?</b></p> <p>Antwoord:  Het regeerakkoord noemt supersnelwegen als een mogelijke additionele vorm van infrastructuur. Ik ga in kaart brengen wat dit kan betekenen en zal de Kamer hierover in het voorjaar van 2011 nader informeren.</p>
27	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welke wegen zullen er met investeringskapitaal van derden, waaronder pensioenfondsen, worden aangelegd, zoals in het regeerakkoord wordt aangekondigd?</b></p> <p>Antwoord:  Het is de ambitie van het kabinet om een groot aantal publiek-private infrastructuurprojecten te starten. Welke projecten dit specifiek zal betreffen dient nog samen met de private sector, waaronder pensioenfondsen, te worden gezien.</p>
28	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een inschatting maken van de kosten per kilometer op de tolwegen die mogelijk zullen worden aangelegd? Is het waar dat deze kosten extra lasten voor de automobilist betekenen?</b></p> <p>Antwoord:  Een dergelijke inschatting is op dit moment nog niet mogelijk. De kosten per kilometer zullen per project bepaald worden. Daar zijn nadere onderzoeken voor nodig.  Overigens staat in het regeerakkoord dat aanleg en gebruik van additionele infrastructuur, zoals supersnelwegen, kunnen worden gefinancierd door investeringen van bijvoorbeeld pensioenfondsen en tolheffing. Er komt geen tolheffing voor het gewone wegennet.</p>
29	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel van de stikstofgroeiruinthe uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet worden toegerekend aan het wegverkeer om de door u geplande wegeaanleg te kunnen opvangen?</b></p> <p>Antwoord:  Door middel van het PAS en het daarin op te nemen maatregelenpakket beoogt het kabinet in ieder geval realisatie van alle MIRT projecten te faciliteren. Naast de maatregelen uit de PAS die bijdragen aan vermindering van de stikstofdepositie ontstaat er ook ontwikkelruimte doordat de stikstofuitstoot van verkeer de afgelopen jaren al sterk is gedaald en de komende jaren nog verder zal dalen. In het proces van het opstellen van het PAS zullen in de komende periode de exacte hoeveelheden benodigde ontwikkelruimte per gebied Natura 2000 gebied worden bepaald.</p>
30	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wilt u de overheid weer bondgenoot van de burger maken, wanneer de beroepsmogelijkheden van de burger door het permanent maken van de Crisis- en Herstelwet ernstig ingeperkt</b></p>



	<p><b>worden?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>In het regeerakkoord is aangegeven dat het kabinet verder gaat met de implementatie van de adviezen van de commissie Elverding. Dit draagt bij aan het versterken van het vertrouwen tussen de burger en de overheid. Een maatschappelijk gedragen besluit is een kernelement van de werkwijze Sneller en Beter. Op basis van vroegtijdige en brede(re) participatie worden de mogelijkheden van de burger om invloed op de besluitvorming uit te oefenen vergroot. Daarnaast blijft het voor de burger mogelijk om in beroep te gaan. Het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet maakt effectieve publieksparticipatie mogelijk. Daartoe is in het wetsvoorstel nadrukkelijk de eis opgenomen dat voorafgaand aan de besluitvorming door de overheid aangegeven moet worden op welke wijze participatie, en de vertaling ervan naar de besluitvorming, zal plaatsvinden. Ook bij het tracébesluit zullen de resultaten van de participatie en wat daarmee is gedaan, duidelijk naar voren worden gebracht. Binnenkort wordt de de nota naar aanleiding van het verslag naar uw Kamer toegestuurd.</p> <p>Met de Crisis- en herstelwet (Chw) worden de beroepsmogelijkheden van de burger niet aangetast. Wel bepaalt de Chw dat de beroepsgronden zich moeten richten op strijd met rechtsregels die de belangen van de betrokken appellant beschermen. Daarnaast wordt strakker op tijd gestuurd. Mede met het oog op de voorgeschreven versnelde behandeling door de rechter dienen degenen die beroep willen instellen binnen de - ongewijzigde - beroepstermijn van zes weken aan te geven welke bezwaren zij hebben. In het licht van de ruime mogelijkheden tot publieksparticipatie en omdat het bevoegd gezag verplicht is om mogelijke appellanten hierop te attenderen is dit een redelijke en haalbare eis.</p>
31	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat wordt in het regeerakkoord bedoeld met 'bovenwettelijke inpassingen', met betrekking tot nieuwe infrastructuur?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>De milieu- en natuurwetgeving verplicht tot het nemen van inpassingsmaatregelen. Daarnaast worden thans extra maatregelen genomen. Dit zijn bovenwettelijke inpassingsmaatregelen.</p>
32	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u op een kaart aangeven op welke autosnelwegen volgens u de maximumsnelheid tot 130 kilometer per uur verhoogd zou kunnen worden, uitgaande van de randvoorwaarden die u daarvoor stelt op het gebied van milieu en veiligheid?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Het kabinet heeft in het Regeerakkoord vastgelegd de maximumsnelheid op autosnelwegen te zullen verhogen en dynamische maximumsnelheden te zullen uitbreiden. Deze twee voornemens hangen nauw met elkaar samen.</p> <p>Ik informeer in het voorjaar 2011 over de resultaten van de experimenten met dynamische maximumsnelheden. Hierbij informeer ik u eveneens over de aanpak van de verhoging van de maximumsnelheid.</p>
33	<p><b>Vraag:</b></p>



	<p><b>Waarom voert u de maximumsnelheid van 130 kilometer per uur op autosnelwegen in?</b></p> <p>Antwoord: Een snelheidsverhoging naar een maximumsnelheid van 130 km/u leidt tot kortere reistijden. Dat is prettig voor de automobilist en is goed voor de economie. Zie verder het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
34	<p><b>Vraag:</b> <b>Op welke wijze gaat u laten onderzoeken welke gevolgen uw kennelijke voornemen om op sommige plekken de maximumsnelheid te laten verhogen heeft voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefomgeving (luchtkwaliteit en geluid) en klimaat?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
35	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat zou het effect van de invoering van de maximumsnelheid van 130 kilometer per uur zijn op de luchtkwaliteit in de desbetreffende regio's?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
36	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat zou de reistijdwinst zijn op de trajecten Amsterdam-Rotterdam, Den Haag-Arnhem en Eindhoven-Amsterdam, overdag en 's nachts, als op de bij de vorige vraag aangegeven trajecten 130 kilometer per uur gereden zou mogen worden?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
37	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoe groot is het te verwachten effect op de verkeersveiligheid, uitgedrukt in extra doden en gewonden, van het verhogen van de maximumsnelheid tot 130 kilometer per uur?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
38	<p><b>Vraag:</b> <b>Veranderen de streefwaarden uit de VenW-begroting voor 2011 van maximaal 500 verkeersdoden en 12250 ziekenhuisgewonden in 2020, wanneer op enkele plekken in Nederland de maximale snelheid wordt verhoogd naar 130 kilometer per uur? Zo nee, welke maatregelen gaat u additioneel nemen om deze streefwaarden te bereiken en tegen welke kosten?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 18 HXII.</p>
39	<p><b>Vraag:</b> <b>Klopt het dat een vergroting van het verschil in snelheid tussen weggebruikers tot meer filevorming leidt? Verwacht u dat de filevorming toe zal nemen als een deel van de weggebruikers 130 kilometer per uur gaat rijden, terwijl een ander deel 80 kilometer per</b></p>

	<p><b>uur blijft rijden? Zo nee, waarop baseert u uw antwoord?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 32 HXII.</p>
40	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoeveel geld is er (op basis van het regeerakkoord) beschikbaar voor bestedingen aan het openbaar vervoer? Wordt hierop bezuinigd ten opzichte van vorig jaar, en ten opzichte van de begroting van het demissionaire kabinet voor 2011? Zo ja, hoeveel, waarop en waarom, en welk effect zullen deze bezuinigingen hebben op de mobiliteit?</b></p> <p>Antwoord: In het regeerakkoord wordt de rijksbijdrage aan de BDU beperkt met 5%. Daarnaast wordt de reële groei van de BDU afgeroomd met 1,1% per jaar. Het effect hiervan is in 2011 € 30 mln, dit loopt op naar € 200 mln in 2018.</p> <p>Beschikbare middelen: De omvang van de BDU voor het jaar 2011 bedraagt (€ x 1000) op basis van de Rijksbegroting 2011: € 2.004.187 Regeerakkoord korting: - € 30.000 BDU 2011: € 1.974.187</p> <p>Door openbare aanbesteding van het stadsvervoer in de G3-stadsregio's kan structureel € 120 miljoen bespaard worden. De Rijksbijdrage aan de BDU voor de drie grote stadsregio's wordt met dit bedrag beperkt. Dit levert een besparing op van € 60 miljoen in 2013 en 2014 per jaar en vanaf 2015 € 120 miljoen structureel per jaar.</p> <p>Naast de BDU wordt vanuit Artikel 14 van het Infrastructuurfonds voor de regionale bereikbaarheid een bijdrage van € 231 miljoen voorzien in 2011. Daarnaast wenden de decentrale overheden geld uit eigen middelen (provinciefonds/gemeentefonds/opcenten/OZB/diverse opbrengsten) aan voor het verkeer- en vervoerbeleid.</p> <p>Verdeling kortingen: Over de verdeling van de korting over de verschillende BDU-ontvangers zijn nog geen afspraken gemaakt; hier moet nog nadere besluitvorming over plaats vinden.</p> <p>Besteding middelen: De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de besteding van deze middelen. Behalve aan de exploitatie van het openbaar vervoer worden vanuit de BDU ook uitgaven gedaan voor de aanleg van infrastructuur (weg en OV), verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, mobiliteitsmanagement etc. Door gerichte investeringen in infrastructuur voor het OV en het voor- en natransport, een kritische beschouwing van de huidige netwerken en concentratie op de hoofdstromen en productverbetering kunnen de decentrale overheden het OV verbeteren en daarmee een vergroting van het aandeel van het OV in de mobiliteit bewerkstelligen. Daarnaast kunnen zij in het aanbesteden van het OV het bestaande netwerk kritisch bezien en waar mogelijk ruimte vinden voor verbeteringen. Het is aan de decentrale overheden om keuzes te maken te maken binnen de voor hen beschikbare</p>

	middelen
41	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel geld is er (op basis van het regeerakkoord) beschikbaar voor het verbeteren van het openbaar vervoer? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en waar wordt dat in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 40 HXII.</p>
42	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom wordt de koppeling losgelaten tussen de hoogte van het IF en de hoogte van de rijksbijdrage aan de Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer? Wat is het effect hiervan op de rijksbijdrage aan de BDU?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 40 HXII.</p>
43	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u aangeven hoe de ambities die in de VenW-begroting op pagina's 79-85 zijn verwoord op het gebied van regionaal mobiliteitsbeleid, zich verhouden tot het voornemen in het regeerakkoord om te korten op de BDU-gelden en om de grote steden te dwingen hun openbaar vervoer aan te besteden?</b></p> <p>Antwoord:  De ambities die zijn verwoord op pagina's 79-85 zijn ambities waar Rijk en decentrale overheden gezamenlijk aan werken. Het Rijk heeft in bijna alle gevallen bovenop de reguliere budgetten aanvullende financiering ter beschikking gesteld om de genoemde maatregelen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het Actieprogramma Regionaal OV, de maatregelen in het kader van de quick scan decentraal spoor en de aanpak van weesfietsen. Als het gaat om de meer generieke ambitie om de kwaliteit van het regionaal OV te verbeteren, dan staan met name de decentrale overheden de komende periode voor een grote uitdaging. Om met minder middelen meer kwaliteit te bieden, zullen soms scherpe keuzes moeten gemaakt en zullen nieuwe oplossingen moeten worden gezocht. Er zitten veel kansen in de markt en bij de decentrale overheden. Als die worden benut, dan zal het gewenste kwaliteitsniveau worden gehaald.</p>
44	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wordt het openbaar vervoer in Nederland minder afhankelijk gemaakt van fossiele brandstoffen, zoals aangekondigd in het regeerakkoord? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar en waar wordt dat in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  In de begroting voor 2011 van Verkeer en Waterstaat zijn in artikel 36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personen vervoer gelden opgenomen voor het programma auto van de toekomst gaat rijden: "proeftuinen voor duurzame mobiliteit".  Onderdeel van dat programma is de proeftuin voor openbaar vervoer per bus waarin bussen met alternatieve aandrijfmotoren (hybride elektrisch) en alternatieve brandstoffen (biogas en waterstof) worden beproefd op marktprijpheid. Het effect van het rijden met deze bussen is dat het de</p>

	afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderd. Voor de proeftuinen openbaar vervoer per bus is €10 miljoen gereserveerd, voor het programma waterstof en voor de inzet van biogas en hogere blends biobrandstoffen is respectievelijk €5 mln en € 2 mln gereserveerd, waarbij bussen ook tot de doelgroep van dit programmaonderdeel behoren. In een enkele concessie openbaar vervoer per bus rijden nu al bussen met biogas.
45	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze worden de grensregio's beter bereikbaar gemaakt voor treinverkeer, zoals aangekondigd in het regeerakkoord? Wordt hierbij ook gekeken naar aansluitingen op netwerken van andere vervoersmaatschappijen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?</b></p> <p>Antwoord:  In de afgelopen twee jaar zijn reeds voor meerdere grensoverschrijdende verbindingen studies en maatregelen gestart, mede naar aanleiding van de initiatiefnota van CDA en CU. In aanvulling daarop zullen in overleg met onze buurlanden, decentrale overheden en vervoerders afspraken worden gemaakt over grensoverschrijdende treinverbindingen naar Duitse en Belgische HSL-stations.</p>
46	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u nader toelichten wat er in het regeerakkoord wordt bedoeld met de stelling dat bij het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) rekening wordt gehouden met de woon- en leefomgeving?</b></p> <p>Antwoord:  Het regeerakkoord geeft prioriteit aan de uitvoering van PHS. Zoals aangegeven in antwoord op Kamervragen over PHS (Kamerstuk 32404 nr.4) is in het PHS-pakket aandacht gegeven aan maatregelen om te anticiperen op de wetgeving ten aanzien van geluid en externe veiligheid en is binnen PHS tevens een risicoreservering van €150 mln opgenomen.</p> <p>De uitspraak in het Regeerakkoord is een bevestiging van het beleid dat door mijn ambtsvoorganger in gang is gezet met de voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010. In het algemeen overleg over PHS van 7 oktober 2010 is uitgebreid over de effecten op woon- en leefomgeving gesproken, waarbij mijn ambtsvoorganger aangegeven heeft dat hier in het vervolgproces de nodige aandacht aan zal worden besteed.</p>
47	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel geld wordt er (op basis van het regeerakkoord) uitgetrokken voor investeringen in de binnenvaart? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en waar wordt dit in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  Het kabinet investeert in de binnenvaart langs een aantal lijnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voortzetten van het wegwerken van achterstallig onderhoud op de vaarwegen (huis op orde)</li> <li>2. Aanpakken van capaciteitsproblemen door het uitvoeren van het MIRT-programma vaarwegen</li> <li>3. Beter benutten van de vaarwegen door een extra impuls in verkeersmanagement</li> <li>4. Investeren in de kwaliteit van binnenhavens en natte bedrijventerreinen</li> </ol>

	<p>5. Versterken van de concurrentiekracht van de binnenvaart door te investeren in een meer robuuste, slimmere en duurzamere sector</p> <p>De volgende budgetten zijn beschikbaar op artikel 15 van het Infrastructuurfonds.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Er is in de kabinetsperiode ruim € 1,5 miljard beschikbaar voor het vaarwegonderhoud.</li> <li>o In het MIRT tot 2020 investeert dit kabinet ruim € 3 miljard in het wegwerken van knelpunten op de vaarwegen.</li> <li>o Ten behoeve van het optimaal benutten van de vaarwegen wordt in deze kabinetsperiode €100 miljoen extra in verkeersmanagementmaatregelen geïnvesteerd.</li> <li>o Ook zet dit kabinet de huidige kwaliteitsimpuls voor binnenhavens en natte bedrijventerreinen van in totaal € 112 miljoen voort. Hiervan resteert nog een budget van € 21 miljoen voor nieuwe verplichtingen. Door provincies en gemeenten wordt dit bedrag meer dan verdubbeld.</li> </ul> <p>Naast de vaarwegen investeert het rijk ook in de concurrentiekracht van de binnenvaart, zodat de binnenvaartsector minder kwetsbaar wordt voor conjuncturele schommelingen en nog beter in staat is haar maatschappelijke rol als duurzame en betrouwbare vervoerwijze waar te maken. Concreet gaat het dan bijvoorbeeld om afspraken over betere afhandelingscondities voor de binnenvaart in de zeehavens, slimmere informatie-uitwisseling tussen schippers, havens en vaarwegbeheerders, en om investeringen om de binnenvaart op duurzaam vloeibaar aardgas (LNG) te laten varen. Deze investeringen zijn terug te vinden in artikelen 33.02, 34.02, 35.04 en 36.04 van hoofdstuk XII.</p>
48	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wil het kabinet (op basis van het regeerakkoord) de milieudruk van de binnenvaart doen afnemen? Welk budget is daarvoor beschikbaar en waar is dit in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Onderdeel van het bronbeleid is een continue inzet (in vooral Europees kader) voor de vermindering van de uitstoot van NOx, fijnstof en CO2 door de binnenvaart.</p> <p>Ook door het toepassen van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (Scheepsafvalstoffenverdrag) wordt de milieudruk van de binnenvaart verminderd.</p> <p>Het lopende programma Voortvarend Besparen stimuleert de sector om duurzamer te varen en richt zich daarmee op reductie van de uitstoot van CO2, NOx en fijnstof.</p> <p>Verder ondersteunt het rijk de komende jaren initiatieven om de binnenvaart op duurzaam vloeibaar aardgas (LNG) te laten varen en om het gebruik van walstroom in binnenhavens te bevorderen.</p> <p>In de begroting 2011 is dit terug te vinden in Hoofdstuk XII, artikel 36.04.03</p>

	<p>"Duurzame binnenvaart".</p> <p>Hier is voor het jaar 2011 een bedrag van € 639.000 voorzien. Voor de jaren 2012 t/m 2015 is dat ieder jaar € 118.000.</p>
49	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel zal Schiphol (op basis van het regeerakkoord) mogen uitbreiden, en op welke termijn?</b></p> <p>Antwoord:          Zoals in het regeerakkoord is opgenomen krijgt Schiphol overeenkomstig de afspraken die zijn gemaakt aan de 'Alderstafels' de ruimte om verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. Naar aanleiding van het advies van de Alderstafel Schiphol, in oktober 2008, hebben het kabinet en de Tweede Kamer besloten dat de capaciteit op Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 kan ontwikkelen tot een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigenbewegingen per jaar, waarvan maximaal 32.000 in de nacht en vroege ochtend.</p>
50	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat wordt er in het regeerakkoord bedoeld met 'de overheid ziet hierbij toe op een concurrerend kostenniveau', als het over de uitbreiding van Schiphol gaat?</b></p> <p>Antwoord:          In het Regeerakkoord staat dat Schiphol de ruimte krijgt om verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven en dat kwalitatieve groei van het wereldwijde netwerk essentieel is. De overheid ziet hierbij toe op een concurrerend kostenniveau. Ik zal hier samen met de minister van Financiën invulling aan geven.          Een optimale netwerkqualiteit van Schiphol is alleen in stand te houden als verbindingen concurrerend kunnen worden aangeboden. Voor het netwerk van Schiphol geldt dit des te sterker vanwege de relatief kleine thuismarkt en de grote afhankelijkheid van transferpassagiers. Het is daarom nodig dat luchtvaartpartijen consumenten een product kunnen bieden tegen een concurrerend prijs/kwaliteitsniveau en dat luchtvaartmaatschappijen graag vanaf Schiphol willen vliegen.          Een concurrerend kostenniveau is dan een belangrijke voorwaarde.</p>
51	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wordt de geluidshinder van Schiphol teruggedrongen, en welke middelen zijn daarvoor beschikbaar? Is het denkbaar dat de geluidshinder van Schiphol nog verder toe zal nemen?</b></p> <p>Antwoord:          Geluidshinder van Schiphol wordt teruggedrongen door hinderbeperkende maatregelen te nemen en het isoleren van woningen rondom de luchthaven Schiphol.          De hinderbeperkende maatregelen zijn vastgelegd in het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn (2008). De uitvoering vindt plaats onder de Aldersregie.          Schiphol heeft een isolatieprogramma voor woningen rondom de luchthaven van circa € 600 miljoen. Dit programma loopt al sinds 1983. Het laatste deelproject, project Geluidsisolatie Schiphol III, is bijna afgerond.          De uitgaven van het departement die betrekking hebben op het terugdringen</p>

	<p>van de geluidshinder zijn gericht op:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. uitgaven ten behoeve van de procedure en evaluatie van experimenten met hinderbeperkende maatregelen (zienswijzeprocedure, onderzoeken evaluatie, technische analyse);</li> <li>2. uitgaven ten behoeve van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel;</li> <li>3. uitgaven ten behoeve van de Aldersregie.</li> </ol> <p>De beschikbare middelen hiervoor bedragen in 2011 circa € 1 mln., inclusief personeelskosten. Voor het geluidsisolatieprogramma is in 2011 € 15,4 mln. beschikbaar. De kosten voor geluidsisolatie worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen die van Schiphol gebruik maken.</p> <p>Ten aanzien van de toekomstige situatie hebben het kabinet en de Tweede Kamer naar aanleiding van het advies van de Alderstafel Schiphol, in oktober 2008, besloten dat de capaciteit op Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 kan ontwikkelen tot een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan maximaal 32.000 in de nacht en vroege ochtend. In 2009 waren er rond de 395.000 vliegtuigbewegingen. De groei in vliegbewegingen tot het plafond zal logischerwijs geluidsoverlast met zich meebrengen waaraan middels deze criteria een grens is gesteld. Daarbij wordt de geluidsoverlast op twee manieren zo veel mogelijk ingeperkt. Enerzijds met de uitvoering van de hinderbeperkende maatregelen uit het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn. Anderzijds door het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Met de regels voor strikt geluidspreferent vliegen, die de basis vormen van het nieuwe stelsel, wordt namelijk beoogd om per saldo voor zo min mogelijk omwonenden geluidsoverlast te creëren.</p>
52	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hebben de plannen in het regeerakkoord aangaande grenzen stellen en handhaven ook betrekking op milieu- en natuurgrenzen? Zo ja, op welke wijze wordt dit in de besluitvorming meegenomen? Zo nee, waarom niet, en waar heeft deze ambitie dan wel betrekking op?</b></p> <p>Antwoord:  Het stellen van grenzen en het handhaven daarvan met betrekking tot milieu zal volgens de huidige praktijk worden voortgezet. Daarbij moet wel worden bedacht dat taakstellingen gevolgen kunnen hebben voor de inzet.</p>
53	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hebben de plannen in het regeerakkoord aangaande grenzen stellen en handhaven ook betrekking op de reeds ondertekende Europese en internationale verdragen, zoals de Oslo-Parijs Conventie voor de bescherming van het Mariene Milieu van de Noord-Oost Atlantische Oceaan (OSPAR), de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn? Zo ja, op welke wijze wordt hier invulling aan gegeven? Zo nee, is dat dan niet meten met twee maten en hoe verantwoordt u dit?</b></p> <p>Antwoord:  Voor wat betreft de rol van Nederland met betrekking tot Europese en internationale verdragen is het kabinet voornemens om daar waar nieuw nationaal beleid op juridische grenzen stuit zich binnen de Europese Unie of in ander verband in te zetten voor wijziging van de desbetreffende verdragen,</p>



	<p>richtlijnen of afspraken. Zolang eventuele wijzigingen niet in werking zijn getreden zullen de bestaande internationale verplichtingen worden gerespecteerd. Het kabinet is zich ervan bewust dat een eventuele wijziging van verdragen of richtlijnen niet een actie is die Nederland unilateraal kan uitvoeren. Immers om een wijziging van eerdergenoemde juridische instrumenten te bewerkstelligen is veelal een meerderheid van partijen dan wel lidstaten nodig.</p>
54	<p><b>Vraag:</b>  <b>Verwacht u, gezien de maatregelen in het regeerakkoord, dat in 2018 alle ontsnipperingsknelpunten in de rijksinfrastructuur zijn opgelost, zoals vermeld op pagina 108 van de VenW-begroting?</b></p> <p>Antwoord:  In het regeerakkoord is aangegeven dat de EHS in 2018 herijkt zal worden. In 2011 zal het kabinet de prioriteit van ontsnippering herbezien op basis van het beleid voor EHS en Robuuste Verbindingen.  Naar de huidige inzichten zullen de ontsnipperingsknelpunten voor wegen, spoor- en vaarwegen die vanuit mijn begroting worden bekostigd, worden opgelost met de bestaande programmering.</p>
55	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel geld is er (op basis van het regeerakkoord) beschikbaar voor het verbeteren van de waterkwaliteit? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en waar wordt dat in de begroting opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  Om de waterkwaliteit in Nederland te verbeteren zijn er drie lopende rijksprogramma's van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren;</li> <li>• het Synergieprogramma KRW;</li> <li>• het Innovatieprogramma KRW.</li> </ul> <p>Deze programma's staan in het MIRT projectenboek 2011 en kosten in de periode 2010 tot 2015 ongeveer € 600 miljoen.  De middelen voor deze drie programma's maken onderdeel uit van artikel 11.03.02 van het Infrastructuurfonds (Realisatie waterbeheren). In het regeerakkoord is een bezuiniging van € 150 miljoen in de periode 2011 t/m 2015 vastgelegd en na 2015 van € 50 miljoen structureel per jaar. Momenteel wordt onderzocht hoe deze bezuiniging kan worden gerealiseerd en welke gevolgen dit zal hebben voor de (Europees) bepaalde waterkwaliteitsdoelstellingen.</p>
56	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe wordt concreet invulling gegeven aan het streven in het regeerakkoord om per terrein maximaal twee bestuurslagen bij hetzelfde onderwerp te betrekken, bijvoorbeeld bij de Kaderrichtlijn Water?</b></p> <p>Antwoord:  Het streven in het regeerakkoord om per terrein maximaal twee bestuurslagen bij hetzelfde onderwerp te betrekken zal voor wat betreft het waterterrein nader worden uitgewerkt als onderdeel van het komen tot doelmatiger waterbeheer.  Zie ook het antwoord op vraag 62 HXII.</p>
57	<p><b>Vraag:</b></p>

	<p><b>Op welke wijze wordt invulling gegeven aan de plannen in het regeerakkoord om de biodiversiteit in het aquatisch ecosysteem op peil te houden? Kunt hiervan concrete voorbeelden noemen en hoeveel geld is hiervoor beschikbaar? Als u geen voorbeelden kunt noemen, waarom kunt u dat niet?</b></p> <p>Antwoord:  Er zijn verscheidene maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de ecologische kwaliteit van het aquatische systeem en die daarmee de biodiversiteit op peil houden. In het maatregelenprogramma stroomgebiedbeheerplannen KRW wordt hiervan een samenvattend overzicht gegeven. Het betreft de optelsom van:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generieke maatregelen die voortvloeien uit bestaande Europese regelgeving; voorbeelden hiervan zijn het mestbeleid op basis van de Nitraatrichtlijn en optimalisaties van zuiveringsinstallaties op basis van de Richtlijn stedelijk afvalwater;</li> <li>2. Overige nationale (generieke) maatregelen, zoals de aanpak van puntlozingen via vergunningverlening op basis van voorschriften betreffende de stand der techniek;</li> <li>3. Aanvullende gebiedsspecifieke maatregelen die mede ten behoeve van de KRW worden genomen; voorbeelden betreffen de aanleg van natte oeverzones en vispassages.</li> </ol> <p>Het totaal aan gereserveerde middelen in Nederland (waterschappen, provincies, Rijk en gemeenten) voor aanvullende maatregelen ten behoeve van de KRW (categorie 3) voor de periode tot 2015 is ruim € 2 miljard.  Voor meer voorbeelden van aanvullende KRW-maatregelen: zie de antwoorden bij vragen 104, 105 en 106 HXII.</p>
58	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom wordt volgens het regeerakkoord de kwaliteit van oppervlaktewater met name in steden verbeterd? Is de waterkwaliteit rondom landbouwgronden niet problematischer?</b></p> <p>Antwoord:  De wateren in het stedelijk gebied zijn vaak relatief klein en worden daarom veelal niet als "waterlichamen" voor de Kaderrichtlijn Water onderscheiden. Hierdoor hebben ze de afgelopen jaren minder aandacht gekregen. Omdat de waterkwaliteit in het stedelijk gebied wel belangrijk is voor de leefbaarheid in de stad, verdient deze de komende periode extra aandacht van de verantwoordelijke stedelijke waterbeheerder.</p>
59	<p><b>Vraag:</b>  <b>Met welke maatregelen wordt de waterkwaliteit in de steden aangepakt?</b></p> <p>Antwoord:  Waterkwaliteit in de steden wordt aangepakt via de Kaderrichtlijn Water, beheer en onderhoud riolering en het uitvoeringsprogramma diffuse bronnen.</p> <p><b>A Kaderrichtlijn Water.</b>  De algehele aanpak van de waterkwaliteit valt onder de Kaderrichtlijn Water (KRW). Hoewel kleine wateren niet als 'KRW-waterlichaam' zijn onderscheiden, zijn ze vaak wel van invloed op waterlichamen. Onder de KRW vallen twee lopende regelingen die specifiek zijn gericht op de verbetering van de waterkwaliteit, namelijk:</p>

	<p>1. Het innovatieprogramma KRW. Het innovatieprogramma KRW is gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater en stimuleert projecten die niet of onvoldoende door de markt worden opgepakt. De projecten worden in 2011 afgerond.</p> <p>2. De Stedelijke Synergieregeling KRW. De regeling is gericht op synergie tussen ruimtelijke maatregelen ten behoeve van de doelstellingen van de KRW en andere rijksdoelen. De regeling geeft een impuls aan de versnelde uitvoering en verbreding van eenmalige KRW-maatregelen in het stedelijk gebied. De projecten worden uiterlijk in 2015 afgerond.</p> <p><b>B Beheer en onderhoud riolering.</b> In veel gemeenten in Nederland ligt nog een gemengd rioolstelsel. In geval van beheer en onderhoud van het rioolstelsel en de aanleg van een nieuw rioolstelsel wordt het regenwater en het huishoudelijk afvalwater van elkaar gescheiden, het zogenaamde afkoppelen. Dit wordt op een zodanige wijze gedaan zodat een duurzaam watersysteem ontstaat. Bij afkoppelen wordt rekening gehouden met: • De waterhuishouding in het stedelijk gebied en daarbuiten; • De zorg voor de volksgezondheid; • De inrichting van de openbare ruimte; • De milieuhygiënische gevolgen.</p> <p><b>C Uitvoeringsprogramma diffuse bronnen.</b> Het uitvoeringsprogramma diffuse bronnen geeft een overzicht van de belangrijkste probleemstoffen en de sectoren die verantwoordelijk zijn voor diffuse verontreiniging van het water. In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen opgenomen die nodig zijn voor het oplossen van de problemen en het halen van de doelstellingen van de KRW.</p>
60	<p><b>Vraag:</b> <b>Op welke wijze wordt de kustwering versterkt, zoals in het regeerakkoord vermeld? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar en wat zijn de ecologische gevolgen ervan?</b></p> <p><b>Antwoord:</b> De zeewering wordt versterkt bij de (prioritaire) zwakke schakels in de kust en de kustweringen die op het huidige Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) staan. De wijze waarop een kustwering wordt versterkt, volgt uit een planstudie. Uit de al uitgevoerde versterkingen blijkt dat er voor zandige oplossingen of een combinatie van zand en hard wordt gekozen. Bijvoorbeeld voor de Delflandse kust is gekozen voor een zandige zeewaartse versterking, in de vorm van de aanleg van duinen en strandverbreding; in Scheveningen is gekozen voor een combinatie van een dijk in de boulevard en verbreding van het strand.</p> <p>In 2008 is het taakstellend budget van € 745 miljoen voor de (prioritaire) zwakke schakels toegevoegd aan het Tweede HWBP. Voor de versterking van de overige waterkeringen langs de Noordzee en Waddenzee, zijn in het HWBP twintig projecten opgenomen. De kostenraming hiervan bedraagt circa € 300 miljoen. De financiering van deze projecten verloopt via de subsidieregeling van het HWBP. De zeeweringen langs de Oosterschelde en Westerschelde worden verbeterd binnen het project "Herstel steenbekledingen". Om ruim 300 km te verbeteren is een taakstellend budget van € 923 miljoen beschikbaar. In 2011 wordt de uitvoering van de pilot Zandmotor voor de Delflandse kust voorzien. Hiermee wordt op een innovatieve wijze bijgedragen aan de</p>

	<p>kustveiligheid. Het Rijk investeert hiertoe € 69 miljoen. Naast versterking van de zeeweringen wordt ook jaarlijks geïnvesteerd in beheer en onderhoud van onze kustlijn en de zeeweringen en stormvloedkeringen, in beheer van het Rijk. De ecologische gevolgen van een versterking worden onderzocht in de planstudie, onder andere in het MER-onderzoek. De ecologische gevolgen zullen van versterking tot versterking verschillen. Indien nodig worden compensatiemaatregelen genomen.</p>
61	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe verhoudt de zin uit het regeerakkoord "Er komen geen nieuwe besluiten tot ontpoldering, bestaande plannen worden heroverwogen." zich tot internationale, Europese en bilaterale afspraken? Wanneer u daartussen een strijdigheid constateert, hoe verhoudt zich dat tot de zin uit het regeerakkoord "Het kabinet respecteert internationale verdragen."? Deelt u de mening dat het kabinet zich te houden heeft aan gemaakte afspraken met Vlaanderen en aan Europese afspraken over milieucompensatie? Zo ja, op welke wijze geeft u daar uitvoering aan? Zo nee, waarom niet?</b></p> <p>Antwoord:  Het kabinet respecteert de internationale, Europese en bilaterale afspraken. In het concrete geval van de Hedwigepolder betekent dit dat het kabinet in samenspraak met Vlaanderen zal bezien of alternatieven voor ontpoldering mogelijk zijn.</p>
62	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat wordt er in het regeerakkoord bedoeld met 'doelmatiger waterbeheer'? In hoeverre is het huidige waterbeheer dan niet doelmatig, wat zijn daar de oorzaken van en op welke wijze wordt dit verbeterd? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?</b></p> <p>Antwoord:  Daarmee wordt verwezen naar de brief over doelmatig waterbeheer die op 11 december 2009 aan de Kamer is aangeboden (Kamerstuk 27625, nr. 153). In de bijlage bij het regeerakkoord is nader aangegeven dat het gaat om het overdragen van een deel van de rijkstaken op het gebied van water aan de waterschappen en wordt verwezen naar het eigen voorstel van de waterschappen (brief van 4 november 2009). Deze voorstellen gaan uit van een samenhangend pakket aan maatregelen en omvatten een aantal wijzigingen in verantwoordelijkheden en organisatie waardoor de doelmatigheid verder wordt verbeterd. Dragend element in dit pakket is het uitgangspunt dat de integrale verantwoordelijkheid voor de primaire waterkeringen naar de waterschappen wordt overgedragen, uitgezonderd de nationale infrastructuur zoals de Afsluitdijk. De voornaamste taakverschuiving hier betreft de bekostiging van de maatregelen die nodig zijn om de primaire keringen aan de veiligheidsnormen te laten voldoen. Een ander dragend element is dat de waterschappen bindende afspraken gaan maken met gemeenten over de afvalwaterketen (inmiddels zijn deze afspraken gemaakt). Verder kan de rol van de provincies bij de ruimtelijke ordening nadrukkelijker worden vormgegeven door het integraal opnemen van water in provinciale ruimtelijke plannen, waarmee het opstellen van regionale waterplannen door de provincies overbodig wordt. Een laatste element dat ik op deze plaats noem is dat met Rijkswaterstaat afspraken worden gemaakt over te dragen werken en functionele samenwerking. Voor een volledig beeld van de wijze waarop deze doelmatigheid kan worden bereikt verwijs ik naar rapport rapport</p>

	<p>Doelmatig beheer waterketen van 29 maart 2010 (bijlage bij brief aan de Kamer van 14 april 2010, kamerstuk 28966, nr.22). Door het leveren van een bijdrage door de waterschappen aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma zonder overdracht van de bijbehorende middelen, wordt de rijksbegroting ontlast. Er is dan ook geen geld opgenomen in de begroting voor doelmatig waterbeheer. In de rijksbegroting van 2011 is reeds € 100 miljoen als besparing ingeboekt. In het regeerakkoord is hiervoor additioneel € 50 miljoen ingeboekt in 2014 en € 100 miljoen structureel vanaf 2015.</p>
63	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u, gezien het feit dat in de begroting op pagina 21 wordt gesteld dat tot 2015 bestaande afspraken over beleid en beheer ten aanzien van de zoetwatervoorziening gehandhaafd blijven, toezeggen dat bij het kierbesluit Haringvliet geen onomkeerbare stappen worden gezet en dat het Kierbesluit wordt teruggedraaid?</b></p> <p>Antwoord:  In het regeerakkoord is aangegeven dat het Besluit beheer Haringvlietssluisen (het Kierbesluit) wordt ingetrokken.  Ik zal de Kamer hierover binnenkort per brief nader informeren.</p>
64	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welk effect heeft het niet uitvoeren van het Besluit beheer Haringvlietssluisen ('Kierbesluit'), zoals genoemd in het regeerakkoord, op het behalen van de waterkwaliteitsdoelen?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 63 HXII.</p>
65	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wordt de onder het vorige kabinet gebruikelijke vorm van publieke participatie bij actuele wateropgaven, zoals bij het bepalen van de gewenste grondwaterstand, door u gecontinueerd? Zo ja, op welke wijze en wat zijn hiervan de kosten?</b></p> <p>Antwoord:  In beginsel wordt de gebruikelijke vorm van participatie voortgezet, waarbij wel wordt gekeken naar mogelijkheden om hier slagvaardiger en efficiënter mee om te gaan. Iedere overheid vult de publieke en maatschappelijke participatie in voor zijn eigen taken. Voor nationaal beleid wordt daartoe gebruik gemaakt van de relevante overlegorganen, in dit geval het Overlegorgaan Water en Noordzee. De verantwoordelijkheid voor grondwater ligt bij provincies en waterschappen. Het bepalen van de gewenste grondwaterstand wordt op decentraal en regionaal niveau vastgesteld. Op decentraal niveau vindt participatie plaats, waardoor er geen centraal beeld van de kosten bestaat. Europese watergerelateerde richtlijnen, zoals de Kaderrichtlijn water hebben ook verplichtingen tot participatie. In Nederland vindt participatie voorafgaand aan bestuurlijk overleg plaats en wordt daarnaast vormgegeven via inspraak procedures. De kosten met betrekking tot participatie zijn beperkt en worden meegenomen binnen het budget van de betreffende dossiers.</p>
66	<p><b>Vraag:</b>  <b>Verzorgt het ministerie van VenW lespakketten of andere vormen van voorlichting aan onderwijsinstellingen? Zo ja, over welke onderwerpen en welke type onderwijs gaat het daarbij en kunt u een gespecificeerd</b></p>

	<p><b>overzicht geven van alle vormen van voorlichting die uw ministerie de laatste tien jaar aan onderwijsinstellingen heeft aangeboden? Kunt u bij dit overzicht ook duidelijk aangeven aan welke onderwijsinstellingen dit is aangeboden? Wat waren de totale kosten hiervan (gespecificeerd per jaar)?</b></p> <p>Het voormalige ministerie van VenW verzorgt geen lespakketten en andere structurele vormen van voorlichting aan onderwijsinstellingen. Wel wordt op incidentele basis kennis overgedragen aan (hogere) onderwijsinstellingen en universiteiten, bijvoorbeeld in de vorm van lezingen en boekbijdrages. Er worden stageplaatsen verzorgd en vinden excursies door onderwijsinstellingen plaats, bijvoorbeeld bij het KNMI of bij infrastructurele werken. Ook kan het voorkomen dat algemeen informatiemateriaal van de overheid door derden of onderwijsinstellingen wordt gebruikt als onderdeel van een lespakket.</p> <p>Daarnaast worden in specifieke situaties subsidies aan derden door deze partijen gebruikt met het oogmerk op voorlichting en onderwijs. Dit betreft met name het zeevaart- en logistieke onderwijs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Voorlichtingsbureaus voor Binnenvaart en Shortsea en de Stichting Railcargo information Netherlands, die een subsidie van het ministerie ontvangen, verschaffen op verzoek informatiemateriaal aan basisscholen en verzorgen gastcolleges bij MBO en HBO-scholen voor logistiek. Ook worden, in het kader van een door het ministerie gefinancierd Educatieprogramma Binnenvaart, verschillende projecten uitgevoerd die ten doel hebben de kwaliteit van het binnenvaartonderwijs te verbeteren. Dit betreft met name VMBO Matroos, HBO Minor, de ontwikkeling van een didactisch model en een aantal kleinere projecten. Hiermee is in 2008 voor de periode 2009 tot en met 2012 een juridische verplichting aangegaan van circa 1,8 miljoen euro.</li> <li>• Het ministerie ondersteunt de clusterorganisatie Stichting Nederland Maritiem Land (NML). Via de in NML verband opgerichte Taskforce Jongeren en het in 2008 ontwikkelde vierjarige programma 'Spetters gezocht' wordt voorlichting gegeven over maritieme opleidingen en carrièremogelijkheden binnen de maritieme cluster. In dit kader zijn door de stichting voorlichtingsmateriaal en lesprogramma's ontwikkeld voor zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs. Van de jaarlijkse bijdrage van het ministerie wordt circa €200.000,- door NML aangewend voor activiteiten op het gebied van arbeidsmarkt en onderwijs. Vanaf 2011 wordt de subsidie aan NML afgebouwd. Na 2013 zal NML geen subsidie van het ministerie meer ontvangen.</li> <li>• Ook ondersteunt het ministerie de Stichting Prosea Marine Education. Deze Stichting verzorgt cursussen "Maritime Awareness" (Duurzame zeevaart, milieuonderwijs) aan studenten op de Zeevaartscholen (MBO en HBO). Voor 2011 bedraagt de subsidie € 74.000,-. Na 2011 ontvangt Stichting Prosea geen subsidie meer.</li> </ul>
67	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke plaatsen in op de begroting wordt de verlaging van de uitgaven voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) op de diverse beleidsartikelen als gevolg van de herschikking gecompenseerd?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	De herschikking van de middelen voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat leidt niet tot verhoging of verlaging van de budgetten voor Inspectie VenW. In bijlage 5 zijn alle verhogingen en verlagingen per artikelonderdeel opgenomen.
68	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een overzicht geven van de infrastructuurprojecten die op alternatieve wijze kunnen worden gefinancierd en daarbij per project toelichten hoe dat zou werken?</b></p> <p>Antwoord:  Rijkswaterstaat past voor MIRT-projecten drie hoofdvormen voor contractering toe.  Voor D&amp;B-contracten (Design and Build), die worden toegepast bij aanlegprojecten, en voor prestatiecontracten, die worden toegepast bij onderhoud, geldt dat er geen sprake is van alternatieve financiering. Grote aanlegprojecten worden in beginsel via zogenaamde DBFM-contracten (design, build, finance, maintain) gecontracteerd. Bij deze vorm is sprake van (gedeeltelijke) alternatieve (externe) financiering, namelijk door de marktpartij/consortium waarmee het contract wordt aangegaan. Aangezien het in alle gevallen om publieke infrastructuur gaat, blijft de uiteindelijke bekostiging wel bij de overheid liggen.</p> <p>De keuze voor alternatieve financiering (DBFM) kent bij Rijkswaterstaat een vaste procedure, die aansluit bij het advies daarover van de commissie Ruding uit 2007. Alle MIRT-infrastructuurprojecten boven € 60 miljoen worden getoetst om te beoordelen of deze via een DBFM gecontracteerd kunnen worden. Deze toets wordt gedaan door middel van een Public Private Comparator (PPC), waarbij wordt berekend of DBFM een meerwaarde oplevert ten opzichte van andere contractvormen (bijvoorbeeld een D&amp;B-contract voor aanleg gecombineerd met een prestatiecontract voor onderhoud). Wanneer DBFM meerwaarde oplevert, het past in de netwerkfilosofie en voldoende deskundigheid beschikbaar is, kunnen infrastructuurprojecten boven € 60 mln zo gecontracteerd worden.</p> <p>Onderstaande lijst bevat een overzicht van infrastructuur projecten die mogelijk op alternatieve wijze kunnen worden gefinancierd door middel van DBFM.</p> <p>Bij een aantal projecten moet in deze fase van de voorbereiding en besluitvorming nog een kanttekening worden geplaatst.</p> <p>1*: Er wordt wel een PPC gemaakt, maar de beslissing over contractering en financiering ligt niet alleen bij Rijkswaterstaat (vaak gaat het om een gezamenlijke beslissing met de regio, waarbij een bredere belangenafweging kan plaatsvinden)</p> <p>2*: Bij de doortrekking van de A15 wordt onderzoek gedaan naar een combinatie van DBFM en tol.</p> <p>3*: Kanaalzone Gent-Terneuzen is pas in verkenningsfase en beslissing ligt niet alleen bij Rijkswaterstaat (tzt afspraken met België/Vlaanderen nodig).</p> <p>4*: Er loopt een nader onderzoek naar de mogelijkheden van alternatieve financiering voor sluizen en stuwen. Zowel de kostenverhouding tussen aanleg en onderhoud als het verdienmodel zijn anders dan bij de projecten op het hoofdwegennet.</p> <p><i>HWN projecten boven 60 mln voor zover nog niet aanbesteed</i></p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N31 Harlingen *1</li> <li>- A7 Zuidelijke ring Groningen *1</li> <li>- A6/A7 Knooppunt Joure</li> <li>- A1 /A6 /A9 Schiphol –Amsterdam- Almere</li> <li>- Zuidas *1</li> <li>- Ring Utrecht</li> <li>- Driehoek Utrecht –Hilversum – Amersfoort</li> <li>- A12 Ede – Grijsoord</li> <li>- N18 Varsseveld – Ede</li> <li>- A12/A15 doortrekking *2</li> <li>- A13 / A16 / A 20 Rotterdam</li> <li>- A27 Lunetten-Hooipolder</li> </ul> <p><i>HVWN projecten bovn 60 mln voor zover nog niet aanbesteed</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanaalzone Gent-Terneuzen *3</li> <li>- Volkeraksluizen *4</li> <li>- Keersluis Limmel (Maaswerken) *4</li> <li>- Zeetoegang IJmond</li> <li>- Lekkanaal/3e kolk Beatrix *4</li> <li>- Twentekanaal/ Eefde *4</li> </ul> <p><i>HWS projecten boven 60 mln voor zover nog niet aanbesteed</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afsluitdijk</li> <li>- Renovatie Stuwen in de Lek *4</li> </ul>
69	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe kunt u garanderen dat de kwaliteit van de infrastructuur behouden blijft, bij een afnemend budget voor beheer en onderhoud en terwijl er steeds meer infrastructuur komt die bovendien intensiever wordt gebruikt?</b></p> <p>Antwoord:  De budgetten voor Beheer en Onderhoud staan, zoals gemeld in de begroting, onder druk. Mede aan de hand van de uitkomsten van de audits naar het beheer en onderhoud op de afzonderlijke netwerken zal worden gezien welke beheersmaatregelen kunnen worden genomen.</p>
70	<p><b>Vraag:</b>  <b>Moet de passage over het herschikken van budgetten voor beheer en onderhoud zo worden begrepen, dat budget dat voor latere jaren gepland was, naar voren is gehaald? Zo ja, in hoeverre tast dit de dekking aan van de maatregelen waarvoor dit geld oorspronkelijk was bedoeld?</b></p> <p>Antwoord:  Nee, door het kabinet zijn efficiencymaatregelen op beheer en onderhoud ingezet als besparingsmogelijkheid (in het kader van het Aanvullend Beleidsakkoord; € 3,2 mlrd). Om de hierdoor ontstane spanning op beheer en onderhoud te verminderen zijn de onderhoudsbudgetten middels herschikking binnen de begroting van het Infrastructuurfonds verhoogd. Herschikking van de budgetten binnen IF gaat niet ten koste van gepland beheer en onderhoud, maar is mogelijk geweest door andere maatregelen zoals het alsnog beschikbaar komen van de volledige prijsbijstelling (2011 ev.) en toevoegen van vrijvallende middelen van het stoppen met het project ABvM.</p>

71	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe is de tijdelijke spanning tussen beschikbaar en benodigd budget voor Beheer en Instandhouding Spoor ontstaan? Is er in voorgaande jaren verkeerd begroot?</b></p> <p>Antwoord:  In eerdere begrotingen was al sprake van spanning tussen beschikbare middelen in de periode 2012 en 2015 en de benodigde middelen. De spanning is versterkt door het uitstellen van de betalingen van de HSL-heffing door HSA. De daarmee gepaard gaande lagere HSA-ontvangsten voor de Staat (artikel 13.09) in de periode tot en met 2013 zijn ingepast binnen het uitgavenkader voor beheer en instandhouding spoor. Zie ook mijn brief van 1 juli 2009 (Kamerstuk 22026 nr. 298).  Tenslotte speelt de wens tot versnelling van maatregelen, zoals voor het verbeteren van de toegankelijkheid op stations, een rol.</p>
72	<p><b>Vraag:</b>  <b>Zijn als gevolg van het afronden van het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen tegenvallers te verwachten? Of zijn bedragen hiervoor reeds ingeboekt? Zo ja, waar staan deze bedragen ingeboekt?</b></p> <p>Antwoord:  Het onderzoek naar de betonnen viaducten en bruggen is nog niet afgerond. Na afronding van het onderzoek is bekend welke kosten daarmee gemoeid zijn en in welke jaren die gemaakt zullen moeten worden. Op dit moment zijn hiervoor geen specifieke middelen gereserveerd in de begroting. Ik zal de Kamer hierover te zijner tijd informeren.</p>
73	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe groot was de arbeidsproductiviteitsverhoging bij de onder VenW vallende Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) in de afgelopen tien jaren? Hoe waarschijnlijk is het, op basis van uw antwoord op de vorige vraag, dat de in de begroting genoemde besparing op de ZBO's via arbeidsproductiviteitsverhoging gerealiseerd zal worden?</b></p> <p>Antwoord:  VenW stuurt haar ZBO's niet op input maar op prestaties (conform het principe van organisaties op afstand). Daarom worden er geen gegevens bijgehouden over de arbeidsproductiviteit. IenM kent alleen tariefgefinancierde ZBO's, zodat een verbetering van de arbeidsproductiviteit geen effecten heeft voor de Rijksbegroting.</p>
74	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waardoor wordt de forse fluctuatie op de post 31.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat veroorzaakt?</b></p> <p>Antwoord:  De afname bij de uitgave op artikel 31.02.03 is het gevolg van de verwerking van de taakstellingen uit het Coalitieakkoord Balkenende IV (20% reductie van de formatie).</p>
75	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welk deel van het juridisch verplichte budget voor waterbeleid is inmiddels toegekend aan de projecten rond Kampen en bij Zutphen?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	De budgetten voor Kampen en Zutphen zijn niet juridisch verplicht. De budgetten zijn overigens wel bestuurlijk toegezegd.
76	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat valt er precies onder de uitgaven aan algemene strategie en beleidsvorming? Gaat het hier om projecten of programma's naast het Deltaprogramma en het Nationaal Waterplan? Wat wordt er precies met dit geld gedaan en welk doel dient de besteding?</b></p> <p>Antwoord:  Onder deze uitgaven vallen alle kosten die niet specifiek zijn toe te rekenen aan de thema's Waterveiligheid, Waterkwaliteit of Waterkwantiteit. Het gaat daarbij om zaken zoals voorbereiding/aanpassing van waterwetgeving, voortgangsrapportages, communicatie, informatievoorziening, evaluaties en beleidsonderzoek.</p>
77	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welk deel van de ruim € 9 miljoen per jaar aan bestedingen onder het Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS)-programma Partners voor Water past binnen de kaders van ontwikkelingssamenwerking? Kan dit deel in de toekomst wellicht vanuit gelden voor ontwikkelingssamenwerking gefinancierd worden?</b></p> <p>Antwoord:  Het HGIS programma Partners voor Water (PvW) kent een dubbeldoelstelling: versterking van de positie van de Nederlandse private watersector in het buitenland en het leveren van een bijdrage aan het oplossen van wereldwatervraagstukken.  De typen landen waar projecten in het kader van PvW kunnen worden uitgevoerd variëren van ontwikkelingslanden, landen in transitie tot landen in Oost-Europa en China.  De bestedingen van de HGIS middelen zijn vanwege de dubbeldoelstelling en de jaarlijkse variabiliteit in landenprojecten niet structureel te onderscheiden. Wel wordt vanuit het beleid in het Nationaal Waterplan onder meer een nadere focus gelegd op vijf deltalanden, waaronder de ontwikkelingslanden Mozambique en Bangladesh. Voor deze twee landen is jaarlijks per land een globaal bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar voor projecten, waarbij het accent binnen de dubbeldoelstelling thans nog ligt op het oplossen van de wereldwatervraagstukken. Ook voor deze landen geldt echter dat vanuit de "van aid naar trade" benadering een verschuiving naar projecten wordt beoogd, die spinoff voor de private sector genereren.</p>
78	<p><b>Vraag:</b>  <b>Mocht er sprake zijn van het toedelen van meer taken aan de waterschappen, wordt daarbij dan ook voorzien in extra financiële middelen voor de waterschappen? Zo ja, hoe en om welke bedragen gaat het hierbij?</b></p> <p>Antwoord:  Nee, er wordt niet voorzien in extra financiële middelen voor de waterschappen.</p>
79	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u inzichtelijk maken hoe de lopende programma's op het gebied van waterveiligheid en het Deltaprogramma op elkaar aansluiten en hoe u overlap en daardoor dubbel werk voorkomt?</b></p>

	<p>Antwoord:</p> <p>Deze lopende programma's zijn ook onderdeel van het Deltaprogramma maar behouden de huidige aansturing, organisatie en financiering. Op deze manier kunnen ze voortvarend worden uitgevoerd zonder dubbel werk. Door de afstemming binnen het Deltaprogramma wordt ervoor gezorgd dat de lopende uitvoeringsprogramma's en de voorbereiding van de lange termijn besluiten zo goed mogelijk op elkaar aansluiten.</p>
80	<p><b>Vraag:</b></p> <p><b>Op welke wijze worden synergievoordelen binnen de begroting van het ministerie van VenW bereikt door investeringen in de verbetering van waterveiligheid direct te combineren met infrastructurele, recreatieve en landschappelijke projecten en economische ontwikkelingen, zoals die bijvoorbeeld langs de Maas bij Ravenstein te behalen zijn met de verbreding van de spoorbrug, de bescherming van stadsgezicht, de aanleg van een haven en de uitplaatsing van een mengvoederfabriek?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Bij de uitvoering van waterveiligheidsmaatregelen wordt regelmatig synergievoordeel geboekt door doelen te combineren (werk met werk maken). Dit gebeurt o.a. in het kader van de aanpak van de Zwakke Schakels langs de kust en de uitvoering van maatregelen in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.</p>
81	<p><b>Vraag:</b></p> <p><b>Wat is stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de onderhoudsachterstanden/afschrijvingstermijnen van de natte kunstwerken?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de natte kunstwerken is de Kamer op 15 september 2010 schriftelijk geïnformeerd (Kamerstuk 32123 XII, nr. 55).</p> <p>Op basis van de toe nu toe onderzochte kunstwerken kunnen nog geen uitspraken over geheel worden gedaan.</p> <p>Het totale onderzoek wordt uiterlijk eind 2013 afgerond.</p>
82	<p><b>Vraag:</b></p> <p><b>Hoe ziet op het gebied van waterveiligheid de periode tussen 2015 (eind van veel waterveiligheidsprogramma's) en 2020 (start van de vulling van het Deltafonds met € 1 miljard per jaar) er financieel uit en hoe wordt voorkomen dat projecten onnodig blijven liggen tot 2020?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Tot 2015/2017 worden er op het gebied van waterveiligheid veel projecten uitgevoerd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om Ruimte voor de Rivier, Maaswerken, HWBP en de aanpak van de Zwakke Schakels langs de kust. Afronding van deze uitvoeringsprojecten betekent een afname van de budgetten richting 2015.</p> <p>Voor de periode 2015-2020 is het beschikbare budget veel beperkter dan in de periode van 2011 tot 2015. Dit impliceert dat er zonder wijzigingen in de periode 2015-2020 geen nieuwe uitvoeringsprogramma's gestart kunnen worden, bijvoorbeeld als vervolg op de resultaten van de Derde Toetsing of als onderdeel van het Deltaprogramma. Aangezien de derde toetsing nog niet is</p>

	afgerond, is nu niet bekend of projecten onnodig blijven liggen.
83	<p><b>Vraag:</b>  <b>In welk jaar is de uitvoering van het project Afsluitdijk voorzien en hoeveel middelen zijn hiervoor begroot onder welk begrotingsartikel?</b></p> <p>Antwoord:  Een voorkeursbeslissing over de Afsluitdijk is voorzien in 2011. Dan dient ook een besluit genomen te worden over de benodigde middelen en de uitvoeringstermijn. De uitvoering van de grootschalige werkzaamheden op de Afsluitdijk is voorlopig voorzien in de periode na 2015. Ik heb een voorlopige reservering getroffen van € 299 miljoen in de periode tot en met 2020.</p>
84	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de toegevoegde waarde van de rol van de provincies bij de derde toetsronde primaire waterkeringen, gezien het feit dat de toetsing door de waterschappen wordt uitgevoerd op basis van door het Rijk gestelde normeringen?</b></p> <p>Antwoord:  De provincies hebben de rol van toezichthouder - door kwaliteitsborging en direct toezicht op de waterkeringbeheerders - én rapporteur van een compleet provinciaal beeld van de betreffende waterkeringen op dijkkringsniveau (dit vormt een bundeling van de rapportages van de individuele waterkeringsbeheerders) naar de Staatssecretaris van Milieu en Infrastructuur.</p>
85	<p><b>Vraag:</b>  <b>In hoeverre heeft het zin om over de derde toetsronde primaire waterkeringen te rapporteren, als op voorhand duidelijk is dat veel dijkvakken zullen worden afgekeurd omdat nog niet alle maatregelen voortkomend uit de tweede toetsronde zijn uitgevoerd? Hoe kijkt u aan tegen het oprekken van de toetsinterval naar eens in de tien of twaalf jaar?</b></p> <p>Antwoord:  Het toetsen van de primaire waterkeringen en het rapporteren hierover is een wettelijke taak die tot doel heeft om, los van het beleid en de nog komende uitvoering, periodiek inzichtelijk te maken in hoeverre de primaire waterkeringen voldoen aan de bestaande wettelijke normen. Ten aanzien van het oprekken van de toetsinterval geldt dat eerst de huidige derde toetsronde stapsgewijs wordt geëvalueerd met betrokkenen en dat de inzichten daarvan een rol spelen bij de besluitvorming over de inrichting van de komende toetsronde(s). Mogelijk zal ook de onafhankelijke taskforce over het Hoogwaterbeschermingsprogramma op aanbevelingen het vlak van de toetsing doen in haar aanstaande advies. Gezien het voorgaande kan ik daar nu niet op vooruitlopen.</p>
86	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welke problemen verwacht u bij een versnelling van het definitieve besluit over waterveiligheidsnormeringen (zoals de Deltacommissaris bepleit), zodat dat besluit in 2014 kan worden genomen?</b></p> <p>Antwoord:  In 2011 staat de eerste principiële besluitvorming over de waterveiligheidsnormen op de agenda. De actualisering van de waterveiligheidsnormen is (technisch) ingewikkeld en moet zorgvuldig</p>

	<p>gebeuren. Inzicht in uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en consequenties is belangrijk voor de definitieve aanpassing van de waterveiligheidsnormen. In de oorspronkelijke planning werd hiervoor uitgegaan van een proefperiode van vijf jaren (2012-2017). Om de onderlinge samenhang tussen de Deltabeslissingen te borgen, worden nu echter tussen 2011 en 2014 de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en consequenties van de waterveiligheidsnormen nader onderzocht, zodat in 2014 een besluit genomen kan worden, tegelijkertijd met de andere Deltabeslissingen. Daarna zullen de veiligheidsnormen juridisch verankerd moeten worden. Daarvan is de verwachting dat dit in 2017 gerealiseerd kan zijn. Hoewel de tijd tussen 2011 en 2014 kort is, zal er alles aan gedaan worden om in die periode de voor een zorgvuldige besluitvorming benodigde informatie te verkrijgen. Het uiteindelijke standpunt over de haalbaarheid hiervan is afhankelijk van de tussenresultaten van het Deelprogramma Veiligheid.</p>
87	<p><b>Vraag:</b>  <b>In hoeverre zou dan een vierde toetsronde (2011-2017) primaire waterkeringen zin hebben, als halverwege de toetsronde de veiligheidsnormering zou worden aangepast?</b></p> <p>Antwoord:  De vierde toetsronde brengt in beeld in hoeverre de primaire waterkeringen voldoen aan de bestaande wettelijke normen.  Als de veiligheidsnormering wordt aangepast, zal dit pas in 2017 juridisch worden verankerd. Pas in de vijfde toetsronde zal dan aan deze vernieuwde normen worden getoetst. De vierde toetsing, ook bij een aangepaste veiligheidsnormering, behoudt haar nut om in 2017 een actueel beeld van de veiligheidssituatie van de primaire waterkeringen te hebben.</p>
88	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe verhoudt Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)-3 zich tot het Deltaprogramma (onderdeel veiligheid), waarin overigens niet over het HWBP-3 wordt gesproken?</b></p> <p>Antwoord:  In 2011 wordt de derde ronde toetsen op veiligheid conform de wettelijke verplichting daartoe afgerond. Ik verwacht in de tweede helft van 2011 dit resultaat aan de Tweede Kamer aan te bieden. Op basis van het toetsresultaat en de ontwikkelingen met betrekking tot de wijze van financieren en verantwoordelijkheidsverdeling van noodzakelijke verbetermaatregelen (advies Taskforce HWBP), de stand van zaken met betrekking tot het in uitvoering zijnde HWBP en de voorstellen voor de waterveiligheidsnormen, kan vervolgens een onderbouwd HWBP-3 opgesteld worden. Hierbij zal een relatie worden gelegd met het deelprogramma, zodat er samenhang ontstaat tussen besluitvorming over de deltabeslissingen en de uitvoering van het HWBP-3.</p>
89	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom is in de begroting niets opgenomen over de grote tekorten op het lopende HWBP?</b></p> <p>Antwoord:  In het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2) zijn alle maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Eerste en Tweede Toetsing van de waterkeringen, met uitzondering van de Versterking van de Afsluitdijk. In een brief aan de Tweede Kamer over de voortgang en evaluatie van het HWBP</p>

	<p>van 2 juli is 2010 (Kamerstuk 27625 nr. 167) gemeld dat er een mogelijk tekort dreigt van circa € 900 -1300 miljoen voor het lopende HWBP. In de toelichting op het desbetreffende artikel in het IF en het MIRT is dit ook kort toegelicht.</p> <p>Het besluit in het regeerakkoord om de niet belegde ruimte uit het FES terug te laten vloeien naar de algemene middelen, betekent dat er € 208 mln minder beschikbaar is voor het HWBP.</p> <p>Er is op dit moment dus geen financiële dekking voor alle maatregelen die op het huidige HWBP staan. Ook zijn financiële tegenvallers in de uitvoeringsfase niet uit te sluiten. Daarom worden er, zoals vermeld in de genoemde brief, onder andere door een externe taskforce nadere analyses gemaakt van de programmaring en tegelijkertijd worden ook voorstellen uitgewerkt voor de oplossing van het budgettaire probleem. Naar verwachting is in 2011 meer zicht op een stabiele programmaring. Dan zal duidelijk zijn voor welk bedrag nog dekking moet worden gezocht.</p>
90	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe zinvol is het om een derde HWBP op te starten, als het tweede nog niet is afgerond en dit met grote financiële tekorten kampt?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 88 HXII.</p>
91	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe komt het dat het geraamde bedrag voor de realisatie van waterkeringen van 2012 tot 2015 fors terugloopt?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 82 HXII.</p>
92	<p><b>Vraag:</b>  <b>In hoeverre zijn er, naast de synergiegelden die vanuit VenW beschikbaar zijn voor de KRW, ook vanuit VROM synergiegelden beschikbaar voor ruimtelijke doelen die bij de uitvoering van de KRW meegenomen kunnen worden?</b></p> <p>Antwoord:  Er zijn vanuit VROM géén synergiegelden voor ruimtelijke doelen beschikbaar die bij de uitvoering van de KRW meegenomen kunnen worden.</p>
93	<p><b>Vraag:</b>  <b>Klopt de tabel bovenaan bladzijde 26? Zo nee, wilt u de Kamer de juiste tabel zo spoedig mogelijk doen toekomen?</b></p> <p>Antwoord:  De tabel is juist.  Met de tabel op bladzijde 26 wordt de relatie tussen het beleidsartikel 31 van hoofdstuk XII en het uitvoeringsartikel 11 op het Infrafonds weergegeven. Deze tabel komt overeen met de gegevens in het overzicht budgettaire gevolgen van beleid op bladzijde 14 van de begroting Infrastructuurfonds.</p>
94	<p><b>Vraag:</b>  <b>Klopt het, dat vooruitlopend op de nadere besluitvorming over de Schaalsprong Almere die in 2012 verwacht wordt, al pilots worden uitgevoerd op het gebied van het Toekomstbestendig Ecologisch</b></p>



	<p><b>Systeem (TBES)? Zo ja, hoe verhouden deze pilots zich tot het behoud van de zoetwatervoorraad in het IJsselmeer?</b></p> <p>Antwoord: De natuurpilots maken deel uit van het project Natuurlijker Markermeer-IJmeer. Dit project heeft als doel meer kennis te krijgen van effectieve maatregelen voor het bereiken van een robuust ecosysteem en om bij te dragen aan het versterken van de natuurkwaliteit in vooral het Markermeer-IJmeer. Het project wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, in overleg met provincies en maatschappelijk organisaties. De uitkomsten worden benut voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem. Hier is derhalve geen sprake van compensatie in het kader van schaa sprong of enig ander kader.</p>
95	<p><b>Vraag:</b> <b>Op welke wijze wordt er in Nederland invulling gegeven aan het OSPAR-verdrag met betrekking tot het voorkomen van nadelige effecten van menselijke activiteiten op het mariene ecosysteem?</b></p> <p>Antwoord: OSPAR kent vijf thematische strategieën om de belangrijkste bedreigingen voor het mariene milieu binnen de competentie van OSPAR aan te pakken: de Biodiversiteit- and Ecosysteem Strategie, de Eutrofiëringstrategie, de Gevaarlijke Stoffen Strategie, de Offshore Industrie Strategie, en de Radioactieve Stoffen Strategie. Nederland voldoet aan de verplichtingen die voortkomen uit het OSPAR verdrag. In algemene zin betekent dit dat er invulling wordt gegeven aan de monitoring en rapportage verplichtingen onder de thematische strategieën. Verder worden de OSPAR besluiten en aanbevelingen omgezet in Nederlandse regelgeving en vervolgens uitgevoerd en gehandhaafd. Daarnaast wordt via OSPAR de internationale afstemming van de Nederlandse uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) geregeld. De KRM verplicht lidstaten te kijken naar de staat van het milieu in de zee binnen nationale jurisdictie, en de balans tussen milieu en het gebruik van de zee. In het kader van de KRM zullen in de periode tot 1 juli 2012 een initiële beoordeling, een bepaling van een Goede Milieutoestand en bijbehorende doelen en indicatoren worden opgesteld. Hierbij zal het voorkomen van nadelige effecten van menselijk handelen op het mariene ecosysteem een centraal onderwerp zijn.</p>
96	<p><b>Vraag:</b> <b>Worden de nadelige effecten van visserij op het mariene ecosysteem in de Noordzee in het kader van OSPAR gemonitord, gezoneerd en/of gesaneerd? Zo ja, bij welke elementen van het ecosysteem wordt dat gedaan en op welke wijze, en welke trends zijn er al te ontdekken? Zo nee, waarom niet?</b></p> <p>Antwoord: OSPAR heeft geen competentie wat betreft regulering van visserijactiviteiten. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Europese Commissie (DG Mare) via het gemeenschappelijk visserijbeleid. OSPAR besteedt echter wel aandacht aan het beoordelen van de invloed van visserij op het mariene milieu. In het OSPAR Quality Status Report wordt dat met name beschreven aan de hand van informatie over commerciële visbestanden, gegevens over ongewenste bijvangst van onder andere zeezoogdieren en haaiachtigen, en de verstoring van de bodem door zwaar vistuig. Eenduidige trends voor de Noordzee zijn niet gemakkelijk aan te geven, zo is de fysieke verstoring van de zeebodem in</p>

	<p>bepaalde gebieden afgenomen en in andere gebieden toegenomen. Momenteel wordt door de Europese commissie gewerkt aan de herziening van het gemeenschappelijk visserijbeleid, waarin ook de bevindingen uit OSPAR rapportages en ontwikkelingen uit het huidige KRM-proces meegenomen worden door de vertegenwoordigers van Nederland (EL&amp;I).</p>
97	<p><b>Vraag:</b>  <b>Worden er al maatregelen genomen om het, als gevolg van overbevissing en andere menselijke activiteiten, aangetaste gebied in de Noordzee te herstellen? Zo ja, op welke wijze, hoeveel geld is daarvoor beschikbaar en waar is dit in de begroting opgenomen? Zo nee, waarom niet?</b></p> <p>Antwoord:  Tot op heden wordt op verschillende beleidsterreinen gewerkt aan maatregelen die de toestand van de Noordzee kunnen verbeteren. Het gaat dan met name om de het aanwijzen van Natura 2000-gebieden op zee, verduurzaming van visserij, de voorwaarden bij bouw en ontwikkeling van olie- en gasinstallaties en windturbines, en regulering voor de scheepvaart. Tot nu toe is dat beleid vastgelegd in het integraal beheersplan Noordzee 2015, maar vorig jaar is in het Nationaal Waterplan een begin gemaakt om voor de Noordzee beleid te initiëren dat naast het formuleren van streefbeelden tevens ruimtelijke planning van het gebruik van de Noordzee in gang zet. De coördinerend beheerder van de Noordzee, Rijkswaterstaat, heeft het overzicht van deze activiteiten en zorgt voor een helder beheerplan en uitvoering daarvan. De Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) spoort lidstaten aan om te komen tot een samenhangend beeld van de zee onder nationale jurisdictie. In het kader van de KRM zullen in de periode tot 1 juli 2012 een initiële beoordeling, een bepaling van een Goede Milieutoestand en bijbehorende doelen en indicatoren worden opgesteld. In 2015 moet deze basis verder uitgewerkt zijn tot een strategie met bijbehorende maatregelen voor alle betrokken beleidsvelden. In 2011 zal een begin gemaakt worden met de inschatting van eventuele aanvullende maatregelen vanuit de KRM en bijbehorende kosten.</p>
98	<p><b>Vraag:</b>  <b>Is er zicht op de toestand van het mariene ecosysteem in de Noordzee en hoe verhoudt zich dat tot de gewenste toestand in het kader van OSPAR? Welke inspanningen zouden nog geleverd moeten worden om de gewenste toestand te bereiken, en op welke wijze zal het kabinet dit gaan uitvoeren? Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?</b></p> <p>Antwoord:  Momenteel werkt Nederland aan een mariene strategie onder de verplichting van de Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM). Voor het in werking treden van de KRM, en tot op heden, worden onder OSPAR afspraken gemaakt over prangende problemen in de Noordoost Atlantische oceaan.  In het Quality Status Report van OSPAR uit 2010 is de balans opgemaakt van de toestand van het mariene milieu. Op veel onderwerpen is veel vooruitgang geboekt, maar voor een aantal onderwerpen is nog werk te doen. Met de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water, de Nitraatrichtlijn en de Richtlijn stedelijk afvalwater zal de aanvoer van voedingsstoffen en verontreinigingen verder worden teruggebracht. De herziening van het Europees gemeenschappelijk Visserijbeleid zal moeten leiden tot verdere verduurzaming van de visserij. Door OSPAR is dit jaar een aanbeveling aangenomen voor het verder terugdringen van zwerfafval. Bij de uitvoering</p>

	<p>van de KRM zullen deze onderwerpen en de andere beschrijvende elementen voor een goede milieutoestand verder worden uitgewerkt. In het kader van de KRM zullen in de periode tot 1 juli 2012 een initiële beoordeling, een bepaling van een Goede Milieutoestand en bijbehorende doelen en indicatoren worden opgesteld. In 2015 moet deze basis verder uitgewerkt zijn tot een strategie met bijbehorende maatregelen voor alle betrokken beleidsvelden. In 2011 zal een begin gemaakt worden met de inschatting van eventuele aanvullende maatregelen op bovenstaande inspanningen en bijbehorende kosten.</p>
99	<p><b>Vraag:</b>  <b>Bent u bereid in het kader van de conclusie van de Conferentie van de Leden van de Conventie over Biologische Diversiteit (CBD COP) in Nagoya in 2010 inzake de toenemende dreigingen voor mariene biodiversiteit, aanvullende maatregelen te nemen? Zo ja, op welke termijn en wijze, en welk budget is daarvoor beschikbaar? Zo nee, waarom niet?</b></p> <p>Antwoord:  De primaire verantwoordelijkheid voor biodiversiteit ligt bij de Minister van Economie, Landbouw en Innovatie (EL&amp;I), ook als het gaat om de mariene biodiversiteit.  Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu zullen op basis van de conclusies uit Nagoya op dit moment geen aanvullende maatregelen genomen worden, en is hier ook geen budget voor gereserveerd.  Mariene biodiversiteit is geïntegreerd in het lopende beleid van IenM en zal nader worden uitgewerkt bij de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM). Hierbij is biodiversiteit een van de descriptoren om een goede milieutoestand in de Noordzee te beschrijven en na te streven. In 2015 wordt de Mariene strategie opgeleverd, met daarin maatregelen voor alle betrokken beleidsvelden en bijbehorende kosten.</p>
100	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom wordt op het gebied van de goede waterkwaliteit in het hoofdwatersysteem gebruik gemaakt van een indicator die enkel iets zegt over de uitvoering (het aantal geplande maatregelen uit het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren dat daadwerkelijk is gerealiseerd of afgerond) en niet spreekt over het doel, te weten de waterkwaliteit? Is het mogelijk een betere indicator te ontwikkelen?</b></p> <p>Antwoord:  De waterkwaliteit is niet alleen afhankelijk van de genomen maatregelen, maar ook van externe factoren in en om het watersysteem. Om de maatregelen hun werk te laten doen in de chemische en ecologische context waarin ze genomen worden, is een periode van minimaal vier jaar nodig om daadwerkelijk zichtbare resultaten te kunnen meten. Om de Kamer ook tussentijds een voortgang in werkzaamheden te kunnen geven, is op dit moment gekozen voor de indicator 'aantal maatregelen die in uitvoering zijn gebracht'. Hiermee kan de Kamer in ieder geval zien wat er gebeurt en welke doelen hiermee voor ogen staan. Iedere vier jaar worden de indicatoren in de begroting geëvalueerd en waar nodig herzien. Na deze eerste periode van uitvoering van de KRW zullen de indicatoren worden bijgesteld naar een meetwaarde voor doelbereik en zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.</p>
101	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe waarschijnlijk is het behalen van het doelbereik van 100% van de</b></p>

	<p><b>nationale waterlichamen in goede toestand in 2027, gezien de huidige budgetten daarvoor? Zijn hiervoor intensiveringen nodig? Zo ja, hoe groot zouden die moeten zijn?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>De KRW maakt onderscheid in een goede chemische toestand en een goede ecologische toestand. Verder vraagt de KRW om deze toestand in beginsel in 2015 voor alle waterlichamen te realiseren. De goede chemische toestand wordt in de meeste waterlichamen nu reeds gehaald door succesvol bronbeleid. De goede chemische toestand zal echter in 2027 mogelijk nog niet worden gerealiseerd in alle waterlichamen. Nederland is voor bepaalde chemische stoffen mede afhankelijk van Europees beleid en inspanningen in het buitenland. Daarom heeft Nederland de realisatie van de goede chemische toestand voor een aantal waterlichamen in de tijd gefaseerd tot na 2015 en de resterende problemen internationaal (en nationaal) geagendeerd. Mocht er in 2021 geen zicht zijn op realisatie van de goede chemische toestand in 2027, dan zullen de doelen voor de betreffende waterlichamen worden verlaagd en wordt de 'goede toestand' voor Nederland daar niet het einddoel. De goede ecologische toestand wordt in 2015 gemiddeld per parameter in 40% van de waterlichamen gehaald. Uitgaande van 'one-out-all-out' (de slechtste beoordeling telt), is het totale percentage waterlichamen dat in 2015 het doel haalt lager. Bij dit doel is al rekening gehouden met onomkeerbare fysieke ingrepen (bijv effect van dijken en stuwen) en is in feite al sprake van een lagere ambitie, het goed ecologisch potentieel. Omdat de maatregelen die nodig zijn om 100% doelbereik (goede toestand/potentieel) te halen niet allemaal kunnen worden genomen vóór 2015 of pas later effect hebben, is de realisatie van dit doel voor de meeste waterlichamen ook in de tijd gefaseerd tot na 2015. Het maatregelenpakket dat in de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 is opgenomen is onvoldoende om de ecologische doelen in 2027 voor 100% te realiseren. Er resteert nog een aanvullende opgave om de goede toestand/potentieel te realiseren. Om tot kosteneffectieve aanvullende maatregelen te komen wordt (veel praktijkgericht) onderzoek uitgevoerd in het kader van het Innovatieprogramma KRW. Daarnaast voeren de waterbeheerders tijdens de planperiode een groot aantal onderzoeksmaatregelen uit. Deze onderzoeken moeten leiden tot aanvullende kosteneffectieve maatregelen die ná 2015 genomen kunnen worden om doelrealisatie in 2027 dichterbij te brengen. De resultaten van deze onderzoeken komen vanaf 2012 geleidelijk aan beschikbaar. Dan ontstaat ook het beeld welke investeringen aanvullend nodig zijn om de wateren uiterlijk in 2027 in goede staat te brengen. Gezien de huidige budgetten worden de ecologische doelen uit de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 in 2027 niet bereikt. Zonder aanvullende middelen na 2015 zal in 2021 het proces met de EU van doelverlaging moeten aanvangen.</p>
102	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke termijn zou, op basis van Europese richtlijnen, het doelbereik van 100% van de nationale waterlichamen in goede toestand behaald moeten worden?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Zie het antwoord op vraag 101 HXII.</p>
103	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat bedoelt u concreet met een substantiële verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit in 2015?</b></p>

	<p>Antwoord:</p> <p>Door de maatregelen die zijn opgevoerd in de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 wordt ingeschat dat in 2015 gemiddeld circa 40% van de afzonderlijke ecologische doelen (bijvoorbeeld waterplanten en vis) wordt gehaald. Nu ligt dat lager. Omdat het eindoordeel wordt bepaald door de laagste waarde van de ecologische doelen, voldoet nu niet één waterlichaam aan de ecologische doelen. Om dezelfde reden zal het gemiddelde percentage in 2015 nog wel beneden de 40% liggen, maar substantieel verbeteren ten opzichte van de huidige 0%.</p> <p>De goede chemische toestand wordt in meer dan 80% van de waterlichamen nu reeds gehaald. Er zijn concrete maatregelen voorzien en de resterende problemen zijn internationaal en nationaal geagendeerd. Dit zal in 2015 naar verwachting leiden tot een verdere verbetering, al kan het effect van sommige maatregelen enige tijd op zich laten wachten door nalevering uit de bodem.</p>
104	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de oorzaken van het lage percentage waterlichamen waarin vis in een goede toestand verkeert? Op welke wijze worden deze oorzaken aangepakt, en hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>In de aanloop naar de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 is geconstateerd dat naast eutrofiering (overmatige voedselrijkdom) vooral de inrichting van watersystemen een belangrijk probleem is voor vissen in de waterlichamen. De hoge voedselrijkdom leidt er toe dat er te veel brasem in de wateren zit. De inrichting met abrupte scheiding van zoet en zout, vele gemalen en sluisjes leidt er toe dat vis niet kan migreren (trekken). Dit zijn de belangrijkste oorzaken dat er op dit moment maar een laag percentage van de waterlichamen goed scoort op het criterium 'goede toestand voor vis'.</p> <p>De aanpak van de oorzaken is beschreven in de stroomgebiedbeheerplannen die in december 2009 door het kabinet zijn vastgesteld. Het gaat om verschillende maatregelen die bijdragen aan verbetering van de visstand. Enerzijds inrichtingsmaatregelen zoals herstel van zoet-zout gradiënten, aanleg van vispassages en ondiepe zones (paaiplaatsen), anderzijds emissiebeperkende maatregelen (aanpak RWZI's, aanvullende landbouwmaatregelen) die leiden tot een betere waterkwaliteit. De hoeveelheid geld die nodig is om de KRW doelen te realiseren is daarin aangegeven als totaal en niet per ecologisch doel afzonderlijk. Het totaal aan gereserveerde middelen in Nederland (waterschappen, provincies en Rijk) voor de periode tot 2015 is circa € 2 miljard.</p>
105	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de oorzaken van het lage percentage waterlichamen waarin 'overige waterflora' in een goede toestand verkeert? Op welke wijze worden deze oorzaken aangepakt, en hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>In de aanloop naar de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 is geconstateerd dat naast eutrofiering (overmatige voedselrijkdom) vooral de inrichting van watersystemen een belangrijk probleem is voor de waterlichamen. De hoge voedselrijkdom leidt er toe dat het water te troebel is, waardoor waterplanten zich niet goed kunnen ontwikkelen. De inrichting met abrupte overgangen tussen land en water in plaats van graduele overgangen, laat weinig ruimte</p>

	<p>voor oeverplanten. Gestuwde beken leiden er toe dat stroomminnende planten ondervertegenwoordigd zijn. Dit zijn belangrijke oorzaken waardoor er op dit moment maar een laag percentage van de waterlichamen goed scoort op het criterium 'goede toestand voor overige waterflora '.</p> <p>De aanpak van de oorzaken is beschreven in de stroomgebiedbeheerplannen die in december 2009 zijn vastgesteld onder verantwoordelijkheid van het toenmalige kabinet. Het gaat om verschillende maatregelen die bijdragen aan verbetering van waterplanten. Enerzijds inrichtingsmaatregelen zoals herstel van zoet-zout gradiënten, nat-droog gradiënten (in de vorm van aanleg van natuurvriendelijke oevers) en hermeandering van beken. Anderzijds emissiebeperkende maatregelen (aanpak RWZI's, aanvullende landbouwmaatregelen) die leiden tot een betere waterkwaliteit (helderder water) waardoor waterflora zich beter kan ontwikkelen.</p> <p>De middelen, die nodig zijn om de KRW doelen te realiseren, zijn daarin aangegeven als totaal en niet per ecologisch doel afzonderlijk. Het totaal aan gereserveerde middelen in Nederland (waterschappen, provincies en Rijk) voor de periode tot 2015 is ruim € 2 miljard.</p>
106	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de oorzaken van het lage percentage waterlichamen waar 'N/DIN' in een goede toestand verkeert? Op welke wijze worden deze oorzaken aangepakt, en hoeveel geld is daarvoor beschikbaar?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>In de aanloop naar de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 is geconstateerd dat er in veel waterlichamen te veel stikstof aanwezig is. Belangrijke bronnen zijn landbouw, waterzuiveringsinstallaties en atmosferische depositie.</p> <p>De aanpak van de oorzaken is beschreven in de stroomgebiedbeheerplannen die in december 2009 zijn vastgesteld onder verantwoordelijkheid van het toenmalige kabinet. De uitvoering van de Nitraatrichtlijn en de Richtlijn Stedelijk Afvalwater dragen in belangrijke mate bij aan de verbetering. Daarnaast wordt verwacht dat inrichtingsmaatregelen bijdragen aan natuurlijke zuivering van het water.</p> <p>De hoeveelheid geld die nodig is om de KRW doelen te realiseren is daarin aangegeven als totaal en niet voor stikstof afzonderlijk. Het totaal aan gereserveerde middelen in Nederland (waterschappen, provincies en Rijk) voor de periode tot 2015 is circa € 2 miljard .</p>
107	<p><b>Vraag:</b>  <b>Is bij de in de begroting omschreven fasering en temporisering van het doelbereik voor waterkwaliteit al voorgesorteerd op de fasering en temporisering zoals opgenomen in het regeerakkoord, of komt deze er nog eens bovenop? Is voor de fasering en temporisering een derogatieverzoek bij de Europese Commissie vereist?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>De in de begroting omschreven fasering en temporisering zijn ontleend aan de stroomgebiedbeheerplannen die in december 2009 zijn vastgesteld onder verantwoordelijkheid van het toenmalige kabinet. Er was toentertijd uiteraard geen kennis van het huidige regeerakkoord noch van ombuigingen met</p>



	<p>betrekking tot de uitvoering door het Rijk van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Waar de versobering en temporisering in de uitvoering van de KRW, zoals opgenomen in het voorliggende regeerakkoord, leiden tot een verdere verlenging van de termijn voor doelbereik schrijft de KRW voor dat de redenen daarvoor specifiek moeten worden vermeld en toegelicht in het stroomgebiedbeheerplan. De richtlijn vermeldt als één van de redenen voor het verlengen van de termijnen: "de verwezenlijking van de verbeteringen binnen de termijn zou onevenredig kostbaar zijn". Voor fasering of doelverlaging is geen derogatieverzoek bij de Europese Commissie vereist. Die zal mogelijk wel toetsen of de beoogde verlaging van de Rijksbijdrage aan de KRW strookt met deze uitzonderingsgrond en of voldaan is aan de bijkomende voorwaarden die tussen de Commissie en Lidstaten zijn afgesproken in het toepasselijke Guidance Document.</p>
108	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe waarschijnlijk is het behalen van het doelbereik van 100% van het regionale watersysteem in goede staat in 2027, gezien de huidige budgetten? Zijn hiervoor intensiveringen nodig? Zo ja, hoe groot zouden die moeten zijn?</b></p> <p>Antwoord:  Het antwoord op vraag 101 HXII heeft betrekking op alle wateren. De regionale waterlichamen maken daar een deel van uit. Zie daarom het antwoord op vraag 101 HXII.</p>
109	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke termijn zou, op basis van Europese richtlijnen het doelbereik van 100% van het regionale watersysteem in goede staat behaald moeten worden?</b></p> <p>Antwoord:  De Kaderrichtlijn Water (KRW) vraagt lidstaten in beginsel de waterlichamen in 2015 in goede staat te brengen. Wanneer dit niet kosteneffectief mogelijk is, is verlenging tot maximaal 2027 mogelijk. In de stroomgebiedbeheerplannen die in december 2009 zijn vastgesteld door het kabinet geeft Nederland aan op voorhand gebruik te willen maken van deze extra periode tot 2027 om de benodigde maatregelen kosteneffectief te kunnen uitvoeren. Door KRW-maatregelen te koppelen aan vervanging van onder andere stuwen, oeververdedigingswerken en waterzuiveringsinstallaties conform bestaande vervangingsritmes, en te koppelen aan reeds vastgestelde trajecten voor watersysteemmaatregelen voor aanpalende dossiers als WB21 en Natura2000 (waarvoor in veel gevallen tijdvergende grondaankopen noodzakelijk zijn), kunnen de KRW-maatregelen kosteneffectief worden uitgevoerd. Consequentie hiervan is dat veel maatregelen dus ná 2015 uitgevoerd gaan worden.</p>
110	<p><b>Vraag:</b>  <b>In hoeverre wordt in deze evaluatie van de Watertoets in 2011 ook de vraag meegenomen op welke wijze de Watertoets eerder in gebiedsontwikkelingsprocessen ingezet kan worden, zodat vanuit het wateroogpunt kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen meegegeven kunnen worden, in plaats van dat de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen getoetst worden?</b></p> <p>Antwoord:  De evaluatie van de Watertoets in 2011 staat expliciet in het teken van een</p>



	<p>vroegtijdige inzet van dit instrument. Het doel van de evaluatie is om meer inzicht te krijgen in het gebruik van de Watertoets op strategisch planvormingsniveau, waaronder ook de beginstadia van gebiedsontwikkelingsprocessen inbegrepen zijn. Een van de kernvragen hierbij is hoe vroeg in het proces en op welke wijze de waterbeheerder betrokken is of zou moeten worden en in hoeverre dat leidt tot een kaderstelling voor de ruimtelijke ontwikkeling, waarin water is meegewogen. De resultaten zullen besproken worden in bestuurlijk overleg tussen het rijk en de andere overheden om te komen tot afspraken over de manier waarop deelnemers in gebiedsontwikkelingsprocessen in de beginstadia het best kunnen opereren met betrekking tot de inbreng van watergerelateerde belangen.</p>
111	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat wordt er op dit moment concreet gedaan aan optimalisering van de nazorg voor nabestaanden en slachtoffers van ernstige verkeersongelukken?</b></p> <p>Antwoord:  Het verkeersveiligheidsbeleid is gericht op het voorkomen van slachtoffers in het verkeer. De minister van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor het slachtofferbeleid.  Met de Vereniging van verkeersslachtoffers wordt bezien wat de mogelijkheden zijn ten aanzien van de suggestie van het lid Roefs om een persoonlijke kluis op internet in te richten waar alle hulpverleners na een ongeval informatie kwijt kunnen. Het ministerie van Veiligheid en Justitie wordt daarbij betrokken.</p>
112	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de mogelijkheden om te komen tot één aanspreekpunt nazorg voor nabestaanden en slachtoffers van ernstige verkeersongelukken, door het aanstellen van een goed opgeleide hulpverlener of casemanager (vergelijkbaar met de hulp voor nabestaanden van levensdelicten)?</b></p> <p>Antwoord:  Zie het antwoord op vraag 111 HXII.</p>
113	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een overzicht geven van de convenanten die in het kader van de verschuiving naar systeemtoezicht in bus- en goederenvervoer zijn, en in 2011 worden, gesloten en daarbij de voordelen van deze systematiek voor controle en handhaving toelichten?</b></p> <p>Antwoord:  Bij de systematiek van het systeemtoezicht worden convenanten gesloten met bedrijven, die vervolgens door hen worden nageleefd. De inspectie inspecteert alleen nog door middel van reality-checks. Voordelen van deze systematiek zijn een betere naleving, minder toezichtslast voor degenen die goed presteren en meer ruimte om slecht presterende bedrijven aan te pakken. Op dit moment heeft IVW drie convenanten afgesloten in het wegvervoer. In 2011 verwacht IVW tussen de 10 en 15 convenanten in bus- en goederenvervoer af te kunnen sluiten.</p>
114	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe robuust zijn de begrote kosten voor de IVW, gezien de melding in de begroting dat de veiligheidsnormen en de normen voor naleving</b></p>

	<p><b>van wet- en regelgeving nog in ontwikkeling zijn en daar pas bij de begroting voor 2012 invulling aan zal worden gegeven?</b></p> <p>Antwoord: De verdere ontwikkeling en invulling van de veiligheids- en nalevingsnormen zijn medebepalend voor de wijze waarop het toezicht effectiever kan worden ingericht. Dit staat los van de hoogte van de uitgaven.</p>
115	<p><b>Vraag:</b> <b>Is er inmiddels een veiligheidsnorm voor spoorwegovergangen (motie Feenstra/Verbugt inzake opstellen norm voor maximale sluitingstijden van spoorwegovergangen, Kamerstuk 22589, nr. 165 d.d. 04-07-2000 en de reactie van de minister daarop, Kamerstuk 22589 nr. 175 d.d. 19-10-2000)?</b></p> <p>Antwoord: In het algemeen overleg over Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op 7 oktober 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd om aan te geven hoe is omgegaan met deze motie uit 2000. Zie hiervoor mijn separate reactie d.d. 2 november 2010 (Kamerstuknummer 29893-110).</p>
116	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een overzicht geven van de uitgaven die tot nu toe per jaar voor het project Mistral zijn gedaan, sinds de start van dit project, en die uitgaven uitsplitsen in onderhoud en nieuwe investeringen?</b></p> <p>Antwoord: Aan de voorbereidende werkzaamheden in het kader van het vervangingsproject Mistral is tot nu toe (periode 2005-2010) € 29,4 miljoen besteed. Het gaat hier uitsluitend om uitgaven voor nieuwe investeringen. De verdeling van deze uitgaven per jaar is als volgt: 2005: € 1,2 miljoen 2006: € 1,7 miljoen 2007: € 2,0 miljoen 2008: € 6,5 miljoen 2009: € 10,5 miljoen 2010: € 7,5 miljoen (tot en met 3e kwartaal)</p>
117	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat verwacht u de komende kabinetsperiode te besteden aan Mistral en waar is dit terug te vinden op de VenW-begroting en/of het IF? Kunt u deze bestedingen uitsplitsen in onderhoud en nieuwe investeringen?</b></p> <p>Antwoord: ProRail verwacht de volgende uitgaven per jaar in het kader van Mistral: 2011: € 9 miljoen 2012: € 23 miljoen 2013: € 47 miljoen 2014: € 100 miljoen Het gaat hier uitsluitend om uitgaven voor nieuwe investeringen. Deze uitgaven vallen onder artikel 13.02.02 ("grote onderhoudsprojecten") van de begroting van het Infrastructuurfonds.</p>
118	<p><b>Vraag:</b> <b>Welke onderdelen van Mistral zijn inmiddels aanbesteed en wat zijn</b></p>

	<p><b>hiervan de resultaten?</b></p> <p>Antwoord: In 2009 heeft ProRail in het kader van Mistral de aanbesteding van elektronische beveiligingssystemen voor de eerste drie baanvakken (Apeldoorn-Deventer, Sittard-Maastricht en Den Dolder-Baarn-Amersfoort) opgestart. In januari 2010 heb ik in het kader van de subsidiebeschikking 2010 aan ProRail gevraagd daarbij de kosten en baten van dergelijke elektronische beveiligingssystemen te vergelijken met die van beveiligingssystemen op basis van conventionele technologie. Mede op basis daarvan heeft ProRail in juni 2010 besloten deze aanbestedingsprocedure stop te zetten. In september 2010 heeft ProRail laten weten dat zij mij voor het eind van 2010 zal informeren over de vervolg-aanpak van Mistral.</p>
119	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een overzicht geven van de verdere planning van Mistral?</b></p> <p>Antwoord: In september 2010 heeft ProRail laten weten dat zij mij voor het eind van 2010 zal informeren over de vervolgaanpak van Mistral.</p>
120	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat is de samenhang tussen het project Mistral en de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?</b></p> <p>Antwoord: Mistral is het vervangingsprogramma van ProRail voor beveiligingssystemen in de spoorweginfrastructuur die verouderd zijn. ERTMS is de nieuwe Europese standaard voor beveiligingssystemen. De specificaties hiervan zijn door de Europese Commissie vastgesteld door middel van zogenaamde Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's). Op basis van deze specificaties kunnen leveranciers beveiligingssystemen voor de spoorweginfrastructuur en treinen aanbieden aan de infrastructuurmanagers respectievelijk vervoerders. In de Europese regelgeving is vastgelegd in welke situaties toepassing van ERTMS verplicht is, zoals bijvoorbeeld bij internationale hogesnelheidslijnen en goederencorridors. Daarnaast gaat de spoorsector onderzoeken waar de mogelijke baten van ERTMS opwegen tegen de kosten en vrijwillige toepassing van ERTMS op basis daarvan gewenst is. Daarom is het verstandig om de vervanging in het kader van Mistral en de toepassing van ERTMS in samenhang te bezien. Op 22 december 2008 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd dat hij met ProRail afspraken heeft gemaakt over de noodzakelijke integrale aanpak van vervanging in het kader van Mistral en verdere implementatie van ERTMS (Kamerstuknummer 29984-164).</p>
121	<p><b>Vraag:</b> <b>Klopt het dat NS bij de aanschaf van het nieuwe sprinter lightrain materieel uiteindelijk niet gekozen heeft voor het duaal uitvoeren van dit materieel met European Train Control System(ETCS)/ERTMS? Zo ja, wat is hiervoor de reden?</b></p> <p>Antwoord: NS laat weten dat haar Sprinter Light Train-materieel inderdaad niet is uitgerust met ERTMS, maar alleen met ATB. De keuze voor de technische inrichting van deze treinen is door NS in 2002 gemaakt. Het contract met de</p>

	<p>leverancier is in 2003 afgesloten. Daarbij is de optie voor uitrusting met ERTMS wel meegenomen, maar is daar niet voor gekozen. Destijds hebben de onzekerheden rondom ERTMS, de hoge kosten van implementatie en de bedrijfszekerheids- en beschikbaarheidsrisico's van ERTMS geleid tot het besluit van NS om de inbouw van ERTMS uit te stellen tot het moment waarop de onzekerheden zouden zijn gereduceerd en de risico's zouden zijn teruggebracht tot een acceptabel niveau. Openbreken en wijzigen van het in 2003 afgesloten contract zou volgens NS tot vertragingen bij de leveranties en aanzienlijke meerkosten geleid hebben.</p>
122	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat betekenen de National Reference Values (NRV, de voortschrijdende gemiddelden in de tabel bij railveiligheid op pagina 44 van de begroting), en hoe verhouden zij zich tot deze waarden in andere landen?</b></p> <p>Antwoord:  NRV staat voor "National Reference Value". Dit is een referentiewaarde die in Europees verband wordt vastgesteld op grond van het gemiddeld aantal FWSI's (Fatalities and Weighted Serious Injuries) in een bepaalde periode. Vaak wordt de NRV uitgedrukt per miljard treinkilometers of reizigerskilometers. Dat maakt vergelijking van landen met veel spoor(vervoer) en minder spoor(vervoer) eenvoudiger. In de trendanalyse 2009 zijn de NRV's voor 2009 opgenomen (Kamerstuknummer 29893, nr. 104). In de Derde Kadernota zijn tabellen opgenomen waarin geïllustreerd wordt hoe deze waarden zich verhouden tot die in andere Europese landen (Kamerstuknummer 29893, nr. 106). Deze NRV waarden komen overeen met de waarden die zijn opgenomen in het besluit van de Commissie van 19 juli 2010 inzake gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, zoals vermeld in artikel 7 van richtlijn 2004/49/EG (PB L 189/19 van 22.7.2010). Kanttekening die hierbij geplaatst kan worden is dat de NRV-cijfers van de verschillende landen op dit moment nog indicatief zijn en zich tot op heden nog niet goed voor benchmarking lenen (zie ook toelichting in Derde Kadernota Railveiligheid, p.34).</p>
123	<p><b>Vraag:</b>  <b>Heeft het ministerie van VenW een regie- en stimuleringsfunctie voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zoals vermeld op pagina 45 van de VenW-begroting, of een coördinerende en stimulerende functie, zoals vermeld op pagina 33 van de VenW-begroting? Deelt u de mening dat bij een belangrijk onderwerp als sociale veiligheid de functie regisserend zou moeten zijn?</b></p> <p>Antwoord:  Op het gebied van sociale veiligheid is door I&amp;M een regiefunctie vervuld, op basis van de nota Mobiliteit en het (vervolg) aanvalsplan sociale veiligheid. Coördinatie en stimulering valt binnen deze regiefunctie. Ik wil me de komende periode nader bezinnen op de in de komende tijd gewenste en benodigde rol van I&amp;M, mede in relatie tot de rol van BZK. Redenen daarvoor zijn de bereikte resultaten (reizigers in het stads- en streekvervoer waarderen de sociale veiligheid met een 7,9), de borging van de kennisfunctie via KPVV (kennisplatform verkeer en vervoer), de regiefunctie van BZK voor werknemers met een publieke taak waaronder OV personeel, alsmede een nadere prioriteitstelling op basis van het Regeerakkoord.</p>

124	<p><b>Vraag:</b>  <b>In hoeverre schiet de binnenvaartsector thans tekort als het gaat om het bewustzijn van de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren?</b></p> <p>Antwoord:  De binnenvaartsector is zich bewust van het belang van de veiligheid in de binnenvaart en van haar eigen verantwoordelijkheid om tot verdere verbetering hiervan te komen. Dit blijkt uit het feit dat de sector breed zitting heeft genomen in het begin 2010 opgerichte Comité voor de Binnenvaartveiligheid. Inzet van het Comité is om vanuit de sector zelf met concrete voorstellen te komen voor een verdere verbetering van de veiligheid in de binnenvaart.</p> <p>Met betrekking tot het veiligheidsbewustzijn van de individuele binnenvaartondernemers is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) bezig cijfers te verzamelen over 2010 over de naleving van de binnenvaartregelgeving. De eerste cijfers, die begin 2011 beschikbaar komen, zijn nodig om daarover een goed beeld te kunnen vormen.</p>
125	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoort bij de doelstelling dat de veiligheidsrisico's voor het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee bekend zijn, ook niet dat genoemde risico's tot op een acceptabel niveau beheerst worden?</b></p> <p>Antwoord:  Ja. De beleidsmaatregelen die hieraan bijdragen staan genoemd onder artikel 33.02 Veiligheid scheepvaart.</p>
126	<p><b>Vraag:</b>  <b>Is het rekenmodel externe veiligheid, dat voor de regionale overheden wordt beheerd en beschikbaar gesteld in het kader van de voorbereiding van luchthavenbesluiten, al beschikbaar voor de Kamer?</b></p> <p>Antwoord:  Het rekenmodel externe veiligheid, de zogenaamde rekenapplicatie GEVERS, is publiek gemaakt en beschikbaar voor alle partijen die betrokken zijn bij (het opstellen van) Luchthavenbesluiten. Met het rekenmodel kunnen de beperkingengebieden voor externe veiligheid worden bepaald. Het rekenmodel voldoet aan het wettelijke rekenvoorschrift. Het model is in beheer gegeven aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en er zijn afspraken gemaakt over de ondersteuning aan de gebruikers. Hiertoe heeft het RIVM een helpdesk ingericht en worden introductiecursussen georganiseerd.</p>
127	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u garanderen dat de nieuwe indicator die in ontwikkeling is op het gebied van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, volledig transparant is voor alle modaliteiten?</b></p> <p>Antwoord:  De indicator wordt ontwikkeld om de relatie tussen het voorgenomen beleid en de resultaten daarvan transparant te maken. Het gaat zowel om de effecten van de implementatie van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als om de effecten van de implementatie van internationale</p>

	regelgeving. Alle modaliteiten komen hierbij aan de orde.
128	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom is er zo'n groot verschil tussen de totale risicogewicht(TRG)-score voor Schiphol en de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeersbesluit?</b></p> <p>Antwoord:  De grenswaarde in het Luchthavenverkeersbesluit voor het Totaal Risico Gewicht (TRG) is bepaald in 2000 op grond van het uitgangspunt dat in het gebied binnen de 10-6 Plaatsgebonden Risico contouren van dit scenario niet meer woningen mochten liggen dan in het gebied binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10-6 contouren uit het referentiejaar 1990. Deze grenswaarde was destijds bepaald om een ontwikkeling van het verkeer op Schiphol tot circa 620.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. Het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen is lager (in 2009 circa 395.000 vliegtuigbewegingen), waardoor de grenswaarde niet wordt opgevuld.</p>
129	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de planning voor de realisatie van de walinfrastructuur die benodigd is voor de invoering van River Information Services en welke financiële inspanningen zijn hiervoor nodig?</b></p> <p>Antwoord:  De planning is erop gericht om in 2013 te kunnen beschikken over een AIS (automatic identification system) walinfrastructuur met een landelijke dekking. De kosten die hiermee gemoeid zijn, bedragen circa € 8 mln. Daarvan wordt € 3 mln. via een EU-subsidie afgedekt.</p>
130	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wanneer kan de Kamer de herziening van de registratieprocedure en de rapportagegrondslag voor scheepsongevallen op de Noordzee tegemoet zien?</b></p> <p>Antwoord:  De registratieprocedure voor scheepsongevallen op de Noordzee wordt momenteel herzien. Met ingang van het aan de Kamer aan te bieden jaarverslag over de Begroting van 2010 (in het voorjaar van 2011) zal de nieuwe rapportagegrondslag voor scheepsongevallen op de Noordzee worden toegepast.</p>
131	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is precies de achtergrond van het uitstellen van de introductie van een indicator voor de veiligheid in de zeehavens tot 2012?</b></p> <p>Antwoord:  Mede naar aanleiding van opmerkingen van de Algemene Rekenkamer bij de indicatoren in de begroting, is besloten om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid om te komen tot betere maritieme indicatoren. Daarin wordt ook het onderzoek naar een indicator over veiligheid zeehavens meegenomen.</p>
132	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de onderzoeksopdracht voor het onderzoek naar indicatoren op maritiem terrein en waardoor is dit vertraagd?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	<p>In 2010 is een onderzoek gestart naar indicatoren op het terrein van maritiem beleid. De onderzoeksoopdracht luidde als volgt: "De directie Maritieme Zaken (DGLM) vraagt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsvraagstukken een onderbouwde voorzet te geven voor passende prestatie-indicatoren."</p> <p>Deze opdracht is afgerond en resulteert in een aantal potentiële indicatoren. De toepasbaarheid van deze indicatoren en de beschikbaarheid van data worden thans onderzocht. Bij gebleken geschiktheid zullen deze indicatoren in de begroting van 2012 kunnen worden opgenomen</p>
133	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat verstaat u onder 'groot', als u het heeft over de definitie van significante scheepsongevallen ('ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade')?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Er is sprake van een significant scheepsongeval bij grote (im)materiële of milieuschade. Groot betekent in dit verband dat aan minimaal één van de onderstaande criteria is voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is sprake van dodelijke, vermiste of zwaargewonde slachtoffers;</li> <li>• Er is direct (dat wil zeggen binnen 7 dagen) actie nodig om herstellende (nood)maatregelen aan de vaarweg of het getroffen vaarwegobject uit te voeren c.q. de schade te herstellen;</li> <li>• Het bij het scheepsongeval betrokken vaartuig kan niet meer verder varen of mag zonder maatregelen niet meer verder varen;</li> <li>• Er is sprake van ladingschade van 10 ton of meer of het verlies van 1 of meer containers;</li> <li>• Er zijn chemicaliën (verpakt of onverpakt) of olie (brandstof of lading) in het water terechtgekomen op basis waarvan calamiteitenbestrijding noodzakelijk is en/of vissterfte is opgetreden.</li> <li>• Er sprake is van volledige stremming van de vaarweg van 1 uur of meer.</li> </ul>
134	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom kiest u bij het 'kengetal naleving door Nederlandse reders' voor 2011 voor het weinig ambitieuze percentage van 3% voor aanhoudingen naar aanleiding van inspecties, terwijl dat percentage de afgelopen drie jaar steeds onder de 2% heeft gelegen? Ligt 2% niet meer voor de hand?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Getracht wordt om met realistische kengetallen te werken. De streefwaarde is de afgelopen tien jaar reeds diverse malen neerwaarts bijgesteld. Zo sprak de begroting 2004 nog van een aanhoudingspercentage kleiner dan 7% in 2008. De laatste drie jaar heeft het aanhoudingspercentage weliswaar onder de 2% gelegen, maar de vijf jaar daarvoor lag dat juist boven de 2%.</p>
135	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe verhoudt zich de grote toename van het aantal inspecties op basis van de Binnenvaartwet, van 200 in 2010 naar 800 in 2011 en 1000 in</b></p>



	<p><b>2012, tot de verschuiving naar systeemtoezicht, waarbij het aantal toeneemt van 16 in 2010 naar 35 in 2011 en 66 in 2012? Wat is hier de toegevoegde waarde van de invoering van systeemtoezicht?</b></p> <p>Antwoord: De verschuiving naar systeemtoezicht betekent dat de inspectie op termijn minder objectinspecties zal uitvoeren. De toename van systeemtoezicht houdt naast het afsluiten van convenanten met grotere rederijen/bedrijven verband met de overdracht van certificerende taken aan Klassenbureaus en particuliere instellingen. Bedoeling is dat in 2010 het gehele proces van vergunningverlening is overgedragen aan marktpartijen. Naast de verschuiving naar systeemtoezicht is per 1 januari 2010 de Binnenvaartwet in werking getreden. Het merendeel van de overtredingen wordt met de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet bestuurlijk gehandhaafd. Omdat de politie met ingang van 1 januari 2011 alleen strafrechtelijk handhaaft, betekent dit dat een substantiële inzet nodig is om de continuïteit van de handhaving te borgen. 2010 is een overgangsjaar waarin de politie-inzet op de bestuurlijke handhaving wordt afgebouwd en de bestuurlijke handhavingscapaciteit wordt opgebouwd.</p>
136	<p><b>Vraag:</b> <b>Welke besparingen levert de verschuiving van het toezicht door IVW op de binnenvaart naar systeemtoezicht en handhavingsconvenanten op, ook in personele zin?</b></p> <p>Antwoord: De verschuiving van het toezicht levert over de hele linie binnen de inspectie besparingen op. De besparing per domein is echter nog niet exact te duiden. Wat betreft de Binnenvaart geldt dat de inspanning van de inspectie verschuift van grotere aantallen inspecties aan boord van binnenvaartschepen naar het toezicht op de kwaliteitssystemen en het afsluiten en beheren van convenanten. Deze vorm van toezicht leent zich voor de grotere rederijen en bedrijven. Overigens is naast de verschuiving naar systeemtoezicht per 1 januari 2010 de Binnenvaartwet in werking getreden. Dit vraagt een grotere inzet van de inspectie, hierdoor is er nog geen zicht op personele consequenties.</p>
137	<p><b>Vraag:</b> <b>Welk convenant op het gebied van systeemtoezicht in de binnenvaart is/wordt er in 2010 afgesloten?</b></p> <p>Antwoord: Het betreft handhavingsconvenanten. Momenteel is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) hiertoe in gesprek met vier partijen. Naar verwachting worden de convenanten eind 2010 of begin 2011 afgesloten.</p>
138	<p><b>Vraag:</b> <b>Naar welke andere sectoren van de luchtvaart zal het protocol medicijnen, alcohol en drugs voor cockpitpersoneel worden uitgebreid?</b></p> <p>Antwoord: Het protocol met maatregelen ter preventie van drugsgebruik, overmatig alcoholgebruik en onverantwoord medicijngebruik is een vorm van zelfregulering voor de luchtvaartmaatschappijen. De overheid speelt hierbij</p>

	<p>een initiërende en faciliterende rol en benadert andere sectoren in de luchtvaart om een soortgelijk protocol, aangepast aan de doelgroep, in te voeren. Inmiddels is het Veiligheidsplatform Schiphol (VPS) benaderd, waarin veel bedrijven verenigd zijn, om hen bekend te maken met het protocol. Dat betreft onder meer onderhoudsbedrijven, grondafhandelingsbedrijven, tankbedrijven en schoonmaakbedrijven. Daarnaast zullen de verkeersleiders worden benaderd. In een later stadium zal ook de General Aviation sector benaderd worden.</p>
139	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe komt het dat het aantal grotere vogels op en rond de luchthavens toeneemt?</b></p> <p>Antwoord:  Grote vogels, zoals ganzen vormen voor vliegtuigen een groot risico. De omvang van de ganzenpopulaties in de wereld - en ook in Nederland - is fors toegenomen. Nederland is een belangrijk overwinteringsgebied voor de ganzen. De waterrijke natuurgebieden, rust- en foerageergebieden in de omgeving van de luchthaven Schiphol zijn aantrekkelijk voor ganzen.</p>
140	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe verhoudt zich uw verwachting dat het aantal inspecties in het domein luchtvaart de komende jaren min of meer op hetzelfde niveau blijft, tot enerzijds de invoering van systeemtoezicht en anderzijds de decentralisatie naar regionale overheden in het kader van de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)?</b></p> <p>Antwoord:  De decentralisatie in het kader van RBML leidt niet tot minder inspecties bij luchthavens aangezien ik onverkort verantwoordelijk blijf voor de veiligheid van luchthavens en luchtruim. De verdere implementatie van systeemtoezicht zal in combinatie met het sluiten van handavingsconvenanten met de sector wel leiden tot een verlaging van het aantal inspecties. Aan de ontwikkeling van deze handavingsconvenanten wordt op dit moment gewerkt.</p>
141	<p><b>Vraag:</b>  <b>Welke groei verwacht u in het aantal bedrijven in de luchtvaartsector en waarop is deze verwachting gebaseerd?</b></p> <p>Antwoord:  De ontwikkeling van het aantal luchtvaartbedrijven in het algemeen is moeilijk te voorspellen. Het is aannemelijk dat er aan de aanbodzijde van de luchtvervoersmarkt in de toekomst veranderingen zullen plaatsvinden. Deregulering, consolidatie (alliantievorming en fusies) en nieuwe vormen van concurrentie (bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van luchtvaartmaatschappijen uit het Midden Oosten of van low cost maatschappijen) zijn belangrijke oorzaken. Daarnaast zullen ook faillissementen naar verwachting onvermijdelijk zijn als gevolg van toenemende concurrentie en instabiliteit in luchtvaartmarkten. Volgens de prognoses van IATA, de internationale organisatie van luchtvaartmaatschappijen, wordt bijvoorbeeld wereldwijd verwacht dat het aantal revenue passagierskilometers (dit is het aantal kilometers die alle betalende passagiers vliegen) op internationale routes de komende jaren gemiddeld met 5,5% per jaar zal toenemen.</p>
142	<p><b>Vraag:</b></p>

	<p><b>Wat is de reden van de afname van de uitgaven op de post 34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling ten aanzien van wegen?</b></p> <p>Antwoord: De afname van de uitgaven in 2011 ten opzichte van 2010 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat eind 2010 de Projectdirectie Sneller en Beter haar werkzaamheden zal beëindigen en doordat in 2011 de personele- en inhuur taakstelling worden ingeboekt. Daardoor valt het beschikbare bedrag terug van 13,695 mln naar 7,445 mln.</p>
143	<p><b>Vraag:</b> <b>Waarom is er vanaf 2010 een dalende lijn in de uitgaven op de post 34.03 Netwerk spoor?</b></p> <p>Antwoord: De dalende lijn op post 34.03 is met name te verklaren doordat de subsidie voor bijzondere spoorvervoerdiensten geleidelijk afloopt (zie ook antwoord op vraag 150 HXII) en in de eerste jaren extra uitgaven zijn geraamd voor het actieplan groei op het spoor (5%-groeiambitie). Verder gaat het om de reeds ingeboekte taakstelling op personeelsuitgaven vanuit het kabinet Balkenende.</p>
144	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u de verlaging van het budget op de artikelen 34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling ten aanzien van spoor, 34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet en 34.03.03 Beheer overig op het spoor voor 2011 ten opzichte van 2010 met circa 1/3 toelichten? Welke activiteiten worden in 2011 niet meer uitgevoerd?</b></p> <p>Antwoord: In alle gevallen is sprake van de verwerking van de reeds ingeboekte taakstelling op personeelsuitgaven.</p>
145	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat is het verwachte effect van het voortzetten van de regiefunctie op het dossier stedelijke distributie?</b></p> <p>Antwoord: Door de inzet van de Ambassadeur Stedelijke Distributie is het mogelijk om de kennis over de lokale initiatieven onder de aandacht van vele gemeenten te brengen, zodoende te leren van hetgeen elders is uitgevoerd en daarmee een efficiënter en duurzamer goederenvervoer te realiseren.</p>
146	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoe groot is de achterstand bij het onderhoudsprogramma vaarwegen nog en wordt deze volgens planning ingelopen?</b></p> <p>Antwoord: De fasering van afzonderlijke projecten binnen de programma's om het achterstallig onderhoud in te lopen (impuls en NOMO AOV) is gedurende de uitvoering beperkt gewijzigd. Dit heeft echter geen consequenties voor de doelstelling van het totale programma om de maatregelen in 2016 te hebben afgerond. De huidige planning is er dan ook nog steeds op gericht om alle afgesproken maatregelen in 2016 te hebben afgerond.</p>
147	<p><b>Vraag:</b> <b>Waarom zijn de streefwaarden voor de passeertijd sluizen op hoofdvaarwegen en overige vaarwegen zoveel lager dan de</b></p>

	<p><b>realisatiecijfers van 2008 en 2009 (respectievelijk 10% en 20% lager), terwijl de ambitie voor de hoofdtransportas juist wel hoger is dan de huidige realisatie en zelfs twee maal met 5% wordt opgehoogd? Dit kan toch niet allemaal door hinder vanwege onderhoud worden veroorzaakt?</b></p> <p>Antwoord: De streefwaarden ten aanzien van de passeertijden zijn het minimum niveau dat I&amp;M wil bereiken, gedifferentieerd naar type en het (economisch) belang van de betreffende vaarweg. De streefwaarden hebben dus geen directe relatie met de realisaties in afgelopen jaren. Net als in de afgelopen jaren ligt de prioriteit bij een verbetering van de prestaties op de hoofdtransportassen. De hogere streefwaarden zijn hier een uitdrukking van. De onderhoudsinspanningen op de hoofdtransportassen en hiermee gepaard gaande stremming veroorzaken op de korte termijn een slechtere prestatie ten opzichte van 2009, maar de verwachting is dat dit op de langere termijn een positief effect op de passeertijden heeft. Daarnaast kan eventueel achterstallig onderhoud bij de sluizen van invloed zijn op de prestaties ten aanzien van de passeertijden bij de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen in de komende jaren. Enerzijds door het mogelijk frequenter optreden van storingen, anderzijds door de tijdelijke stremmingen die noodzakelijk zijn voor de werkzaamheden om deze achterstanden in te lopen.</p>
148	<p><b>Vraag:</b> <b>Welke concrete maatregelen zijn gepland voor 2011 voor het versterken van de aansturing van NS en ProRail en in welke richting gaat u deze bedrijven sturen?</b></p> <p>Antwoord: Bij de sturing vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de prestaties en efficiency van NS is de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet leidend. Bij de sturing op de prestaties en efficiency van ProRail zijn de beheerconcessie voor de hoofdspoorwegen en de subsidiebijdragen leidend. Daarnaast is de minister van Infrastructuur en Milieu tevens aandeelhouder van ProRail in welke rol ze, aanvullend op de beheerconcessie, toezicht houdt op de publieke kerntaken van ProRail. NS en ProRail worden voor wat betreft de concrete jaarprestaties aangestuurd via respectievelijk het vervoerplan en beheerplan voor het komende jaar. Hierbij worden kernprestaties met bijbehorende grenswaarden afgesproken. Indien deze grenswaarden niet worden gerealiseerd, wordt het handhavingsinstrumentarium ingezet. Op 2 september 2010 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het beheerplan 2011 van ProRail ontvangen en op 15 oktober 2010 het vervoerplan 2011 van NS. De beoordeling daarvan vindt nu plaats. Na mijn instemming op beide plannen wordt de Kamer nader geïnformeerd over de exacte prestaties waarop NS en ProRail in 2011 worden aangestuurd.</p>
149	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoe wordt gezorgd voor een betere positie voor decentrale overheden en overige vervoerders ten opzichte van ProRail en NS?</b></p> <p>Antwoord: In het kabinetsstandpunt 'Spoor in Beweging' (Kamerstuknummer 31987 nr 2), opgesteld naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving, is veel aandacht besteed aan dit onderwerp. De acties hiervoor uit de</p>

	<p>uitvoeringsagenda van het kabinetsstandpunt worden op dit moment uitgewerkt.</p>
150	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe groot is het aantal onrendabele lijnen in het hoofdrailnet en hoe verandert dit door de jaren heen?</b></p> <p>Antwoord:  NS wordt op afstand aangestuurd. Met de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt NS geacht een samenhangend netwerk van winstgevende en verlieslatende lijnen te exploiteren. Er wordt mij uit hoofde van de concessie niet gerapporteerd hoeveel of welke lijnen exact rendabel en onrendabel zijn. Wel is in 2005 en 2006 nog een negental onrendabele lijnen (de zogenaamde contractsectordiensten) aan het hoofdrailnet toegevoegd.</p>
151	<p><b>Vraag:</b>  <b>Onderschrijft u de conclusie van het in opdracht van de stadsregio Parkstad Limburg uitgevoerde onderzoek naar een grensoverschrijdende uitbreiding van de concessie voor het hoofdrailnet, dat daarvoor geen juridische belemmeringen bestaan? Zo nee, wat zijn volgens u de nog bestaande belemmeringen en hoe kunnen deze zo snel mogelijk worden weggenomen?</b></p> <p>Antwoord:  Nee. Volgens de vigerende Wet personenvervoer 2000 kan de concessiehouder van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet alleen een exclusief recht krijgen voor personenvervoer tot het laatste station voor de grens. Wanneer de concessiehouder naar stations over de grens wil rijden, dan zullen met de andere lidstaat c.q. bevoegde vervoerautoriteit hierover afspraken gemaakt moeten worden, neergelegd in bijvoorbeeld een overeenkomst.</p>
152	<p><b>Vraag:</b>  <b>Klopt het dat de Duitse vervoersautoriteit (AVV/NVR) heeft gemeld de plannen voor een uitbreiding van de concessie voor het hoofdrailnet naar Aken nadrukkelijk te ondersteunen en dat hiervoor aan Duitse kant geen obstakels meer zijn? Zo nee, wat zijn volgens u de nog bestaande belemmeringen en hoe kunnen deze zo snel mogelijk worden weggenomen?</b></p> <p>Antwoord:  In een onderzoek naar een grensoverschrijdende uitbreiding van de concessie voor het hoofdrailnet, dat is uitgevoerd in opdracht van Parkstad Limburg, wordt gemeld dat AVV heeft aangegeven dat zij het scenario ondersteunt waarbij het Nederlandse hoofdrailnet wordt uitgebreid tot aan Duits eindpunt. Een dergelijk formeel bericht van Duitse zijde heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu echter niet bereikt. Dit laat onverlet dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu medewerking verleent aan het initiatief om het spoortraject Heerlen - Herzogenrath te verbeteren, conform het amendement Koopmans/Cramer. Afstemming met betrokken partijen over de grens (onder meer met AVV) is onderdeel van dit initiatief.</p>
153	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een overzicht geven van de maximale rijksnelheden op het hoofdrailnet per traject?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	<p>De maximale rijksnelheden op het hoofdrailnet per traject zijn beschreven in bijlage 17 ("baanvaksnelheden") van de netverklaring 2011 van ProRail (Netverklaring gemengde net - versie 1.3 d.d. 8 oktober 2010) die is te vinden op de website van ProRail. (<a href="http://www.prorail.nl/Vervoerders/Pages/Netverklaring.aspx#1">http://www.prorail.nl/Vervoerders/Pages/Netverklaring.aspx#1</a>).</p>
154	<p><b>Vraag:</b> <b>Op welke (deel)trajecten kunnen intercity's niet de gebruikelijke 140 kilometer per uur rijden?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 153 HXII. Op (deel-)trajecten in de categorieën "126-139 km/uur", "81-125 km/uur" en "lager dan 80 km/uur" kunnen Intercity-treinen niet met snelheden van 140 km/u rijden.</p>
155	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u voor het hoofdrailnet een overzicht geven van, per traject, de statistiek over het aantal niet-beschikbaarheidsincidenten, de totale duur in minuten daarvan en de duur van de logistieke nasleep daarvan, voor 2009? Kunt u dit ook op een kaart weergeven?</b></p> <p>Antwoord: Met ProRail worden jaarlijks prestatieafspraken (KPI's) met bijbehorende grenswaarden overeengekomen. Dat betreft onder meer de KPI Storingstijd (de tijd dat de spoorinfrastructuur, als gevolg van een storing, niet beschikbaar is voor de treindienst, uitgedrukt in percentage). Hiervoor spreek ik jaarlijks met ProRail een grenswaarde af voor de totale spoorinfrastructuur. Deze KPI wordt bepaald door de optelling van de incidenten (ook wel "treindienst aantastende onregelmatigheden") op het spoor maal de functiehersteltijd gedeeld door de totale beschikbaarheid. Voor 2009 en 2010 bedraagt de afgesproken grenswaarde KPI Storingstijd voor de totale spoorinfrastructuur 0,21%.</p> <p>Naast de KPI Storingstijd stuur ik ProRail ook aan op de KPI Beschikbaarheid (beschikbaarheid spoor binnen openingstijden, uitgedrukt in percentage) en de KPI Onderhoudstijd (mate waarin spoor niet beschikbaar is voor de treindienst als gevolg van onderhoud, uitgedrukt in percentage).</p> <p>Op de kaartjes in de bijlage is door ProRail per spoorlijn aangegeven hoeveel in 2009 en in 2010 (tot en met oktober) de tijd bedroeg dat de spoorinfra, als gevolg van storingen, niet beschikbaar was voor de treindienst (uitgedrukt in percentage). Voor de totale spoorinfrastructuur beschouwd bedroeg de gerealiseerde KPI Storingstijd voor 2009 0,23%. Voor 2010 (tot en met oktober) bedraagt deze 0,12%.</p>
156	<p><b>Vraag:</b> <b>Bent u bereid een dergelijk overzicht van niet-beschikbaarheidsincidenten voortaan jaarlijks te maken als indicator van de capaciteitsknelpunten op het spoor?</b></p> <p>Antwoord: Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 159 HXII stuur ik ProRail aan op diverse Key Performance Indicators die verband houden met de beschikbaarheid van de spoorinfra. Conform mijn visie op outputsturing stuur ik daarbij op de overall prestaties van ProRail voor de totale</p>

	<p>spoorinfrastructuur en niet op het niveau van individuele spoorlijnen. Ik acht het daarmee niet noodzakelijk om standaard voor iedere spoorlijn een overzicht van niet-beschikbaarheidsincidenten van ProRail te ontvangen. Wel kan het zo zijn dat indien zich op een specifiek traject veel storingen voordoen, ProRail mij daarover informeert in haar kwartaalrapportages danwel dat ik daarover navraag doe bij ProRail.</p>
157	<p><b>Vraag:</b>  <b>Onderschrijft u het standpunt dat reistijdverkorting juist voor het spoorvervoer prioritair is, vanwege de achterstand op dit punt en het feit dat snelheidsverhoging op het spoor een gering effect heeft op emissies, terwijl bij de auto niet zozeer verkorting van de reistijd, maar juist de beheersing van file- en emissieproblematiek het kernpunt van de zorg is?</b></p> <p>Antwoord:  Met de uitvoering van PHS worden hogere frequenties op de drukste trajecten in Nederland mogelijk gemaakt. Met de introductie van het spoorboekloos rijden hoeft de reiziger op deze trajecten nooit meer lang te wachten op een trein. Op die manier zullen de gemiddelde reistijden van-deur-tot-deur afnemen. Bovendien zullen met PHS de lange afstandsverbindingen enkele minuten sneller worden (of gelijk zijn aan) die in de dienstregeling 2009 (paragraaf 6.6 van de voorkeursbeslissing PHS).  Ten aanzien van de snelheidsverhogingen op het spoor heb ik bij brief van 27 september 2010 (Kamerstuknummer 29984-236) de Kamer geïnformeerd dat ik met de spoorsector in overleg ben over de mogelijkheden van reistijdverkorting door snelheidsverhoging op enkele trajecten van 140 km/uur naar 160 km/uur. Daarnaast worden de mogelijkheden om te komen tot betere reistijden door de spoorsector gezien in het kader van de jaarlijkse dienstregeling.</p>
158	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wanneer de indicator 5-minuten punctualiteit in internationaal verband wordt vergeleken, hoe scoort Nederland dan? Wat zijn relevante landen waar het Nederlandse net mee vergeleken kan worden? Wat leert een dergelijke vergelijking ons?</b></p> <p>Antwoord:  Conform artikel 22 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet voert NS eens per drie jaar in samenwerking met andere ondernemingen een benchmark uit. Daarin dienen tenminste vier vergelijkbare ondernemingen te zitten. Eind 2007 heb ik de laatste benchmark ontvangen en ik verwacht eind 2010 een nieuwe benchmark.  Uit de benchmark van 2007 bleek dat NS qua 5-minuten-punctualiteit (gecorrigeerd voor meetverschillen) redelijk scoorde en vergeleken met zeven andere bedrijven iets boven het gemiddelde van de vergelijkingsgroep lag. Dat is behoorlijk wanneer in ogenschouw wordt genomen dat het Nederlandse spoornetwerk relatief complex is en intensief wordt bereden. Wanneer wordt gecorrigeerd voor de mate van intensiteit van gebruik van het netwerk behoorde NS tot de beste drie vervoerders.</p>
159	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u een duidelijk gespecificeerd overzicht geven van de totale uitgaven aan spoor over de afgelopen tien jaar?</b></p>



	<p>Antwoord: Zie bijlage 6</p>
160	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van alle uitvoeringsmaatregelen in het kader van de Quick scan van de gedecentraliseerde spoorlijnen?</b></p> <p>Antwoord: De stand van zaken van de quick-scan maatregelen op de decentrale spoorlijnen per oktober 2010 is hieronder vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groningen – Nieuweschan: Opdracht voor planstudie door Groningen aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering.</li> <li>• Groningen – Roodeschool: Opdracht voor planstudie door Groningen aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering.</li> <li>• Leeuwarden – Harlingen: Opdracht voor planstudie door Friesland aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering.</li> <li>• Leeuwarden – Sneek: Opdracht voor planstudie door Friesland aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering.</li> <li>• Arnhem – Doetinchem – Winterswijk: Opdracht voor planstudie is door ministerie IenM aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering. De meer recent besloten verlenging van de perrons is bij ProRail nog in de verkennende fase.</li> <li>• Amersfoort – Ede – Wageningen: Opdracht voor planstudie door ministerie I&amp;M aan ProRail verstrekt. Planstudie is in uitvoering.</li> <li>• Zutphen – Winterswijk: Gelderland heeft laten weten dat de nieuwe Staten van Gelderland over het beschikbaar stellen van haar toegezegde financiële bijdrage in 2011 een besluit moeten nemen. Gevolg is dat de opdracht tot planstudie nog niet aan ProRail is gegeven.</li> <li>• Zwolle – Kampen: Opdracht voor planstudie is door Overijssel aan ProRail verstrekt. Planstudie is in concept gereed. Realisatie is volgens planning gereed in augustus 2013.</li> <li>• Nijmegen – Roermond: Verkenning gereed. Opdracht voor planstudie wordt op korte termijn door Limburg aan ProRail verstrekt</li> </ul>
161	<p><b>Vraag:</b> <b>Waarom staat er in de VenW-begroting dat 'de verwachting is' dat er in 2011 30.000 nieuwe fietsparkeervoorzieningen bij stations worden gebouwd, in plaats van 'de afspraak is'?</b></p> <p>Antwoord: Voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen is jaarlijks een bepaald bedrag geoormerkt binnen het programma 'Ruimte voor de Fiets'. Over het aantal fietsparkeerplaatsen dat jaarlijks vanuit 'Ruimte voor de Fiets' gerealiseerd wordt, zijn geen afspraken gemaakt. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat vanuit het geoormerkte bedrag gerealiseerd kan worden, hangt bijvoorbeeld af van de locatie en het soort voorziening: de aanleg van een inpandige fietsparkeerplaats in binnenstedelijk gebied is duurder dan de aanleg van een fietsparkeerplaats op maaiveld. Het doel van het programma 'Ruimte voor de Fiets' is voldoende plaatsen op de juiste plek te realiseren. Daarnaast is ProRail bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen deels afhankelijk van derden: er kan bijvoorbeeld een bestemmingsplanwijziging of</p>

	<p>een bouwvergunning nodig zijn. Tot slot speelt co-financiering een rol: op het moment dat een decentrale overheid een bijdrage levert, neemt het aantal plaatsen toe dat binnen het geoormerkte budget gerealiseerd kan worden. ProRail maakt wel een prognose van aantallen die zij jaarlijks verwacht te realiseren. Zie hiervoor het antwoord op vraag 162 HXII.</p>
162	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u, conform eerdere toezeggingen, alsnog een duidelijk overzicht geven van het aantal gerealiseerde fietsenstallingen, alsmede het exacte aantal nog te realiseren fietsenstallingen volgens de huidige planning (gespecificeerd per jaar)? Kunt u hierbij ook gespecificeerd aangeven welke kosten hier direct aan verbonden zijn? Kortom: waar blijft het actieplan fietsparkeren?</b></p> <p>Antwoord:  Zie hiervoor de tabel in bijlage 7.</p>
163	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u, conform de toezegging gedaan tijdens het algemeen overleg Fietsen d.d. 23 juni 2010 om dit op 23 september 2010 te doen, duidelijk maken wat de kosten zouden zijn van circa 200.000 extra fietsenstallingen, waaraan op de middellange termijn dringende behoefte zal zijn? Kunt u hierbij duidelijk toelichten om welke steden het gaat? Kortom: waar blijft het actieplan fietsenstallingen op stations?</b></p> <p>Antwoord:  Met mijn voorganger heeft uw Kamer gesproken over geprognostiseerde extra stallingsplaatsen bij stations. Het is de verwachting dat het aantal treinreizigers op alle stations blijft groeien: daardoor zal naar verwachting ook de vraag naar fietsparkeervoorzieningen op alle stations - niet in specifieke steden - toenemen. In het actieplan voor fietsparkeren op stations, dat voorzien is in de eerste helft van 2011, wil ik een gezamenlijke aanpak uitwerken met de betrokken partijen, waarbij we eerst de bestaande capaciteit optimaal benutten alvorens te bepalen welke uitbreiding van de capaciteit nodig is. De kosten daarvan zullen afhankelijk zijn van de lokale situatie. Investerings- en beheerkosten zijn voor maaiveldoplossingen lager, dan gebouwde voorzieningen. Ook de vraag en de daarop geënte oplossingen kunnen lokaal verschillen. Over de gezamenlijke aanpak en financiering nog overleg plaatsvinden met de betrokken partijen.</p>
164	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat vindt u van de suggestie van de voorzitter van ROVER om het rijk de regie te laten nemen bij het creëren van extra fietsenstallingen bij stations, waarbij gemeenten en NS onder die regie zorgen voor lokaal maatwerk?</b></p> <p>Antwoord:  Een effectieve wijze van aansturing, financiering en aanpak zal nog onderwerp van gesprek zijn met de betrokken partijen in het kader van het actieplan Fietsparkeren. Het feit dat lokaal maatwerk nodig zal zijn, is daarbij een belangrijk aspect.</p>
165	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe is verzekerd dat met de nationale Databank openbaar</b></p>

	<p><b>vervoersgegevens (NDOV) geen dubbel werk wordt verricht en hoe zijn de kosten van de NDOV verdeeld tussen Rijk, decentrale overheden en marktpartijen?</b></p> <p>Antwoord: De meerwaarde van NDOV is dat het landelijke en actuele openbaar vervoergegevens voor iedereen beschikbaar stelt. Bestaande databanken bieden slechts voorzieningen voor statische reisinformatie en regionale actuele informatie. Ik verken bij de ontwikkeling van NDOV hoe de bestaande databanken benut en/of geïntegreerd kunnen worden in NDOV. Daarmee wordt dubbel werk voorkomen. De overheden bekostigen de ontwikkeling en exploitatie van NDOV. Marktpartijen ontwikkelen en betalen producten en informatiediensten voor de reiziger. De overheden maken afspraken over de verdeling van de kosten van NDOV.</p>
166	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een specificatie geven van de noodzakelijke investeringen van maximaal € 30 miljoen voor betere informatie voor de weggebruiker via de Nationale Databank Wegverkeer (NDW)?</b></p> <p>Antwoord: De Kamer is bij brief van 26 mei 2010 geïnformeerd over de doelen, middelen en rolverdeling voor de Nationale Databank Wegverkeer (Kamerstuknummer 31305, nr. 179).</p>
167	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat is de oorzaak van de afname van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer in de stadsregio's in 2009 ten opzichte van de voorgaande jaren met bijna 20% en de toename daarvan in de provincies met 36%?</b></p> <p>Antwoord: Zie bijlage 8</p>
168	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat is de waarde van het hoge cijfer voor de consumentenwaardering voor de straattaxi (gemiddeld 7,3), gezien het feit dat zich de afgelopen jaren veel problemen hebben voorgedaan, die aanleiding zijn geweest voor aanpassing van de wetgeving?</b></p> <p>Antwoord: Het gemiddelde waarderingscijfer volgens het Mystery Shopper onderzoek 2010 is 7,2. Ook de consumentenenquête in 2009 geeft als algemeen waarderingscijfer een 7,2. Met deze jaarlijkse onderzoeken wil V&amp;W zicht houden op de ontwikkeling van de kwaliteit van het taxivervoer in Nederland. Het Mystery Shopper onderzoek bestaat uit 400 straattaxiriten in de G4. Voor de enquête zijn 2000 consumenten (taxigebruikers en niet-taxigebruikers) ondervraagd. De informatie uit de consumentenonderzoeken geeft een beeld van de dienstverlening en wordt benut bij het vaststellen van prioriteiten en kiezen van aandachtspunten om verdere verbetering te bevorderen. Volgens de onderzoeken is het overgrote deel van de klanten tevreden over de dienstverlening. Dat neemt niet weg dat er nog mogelijkheden zijn voor verdere verbetering. Hier zal mijn aandacht en inzet de komende jaren op</p>

	gericht zijn.
169	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is relatie van de uitgaven op post 35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens met de uitgaven die begroot staan op de begroting van Economische Zaken voor innovatie in de luchtvaart?</b></p> <p>Antwoord:  Het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat was penvoerder voor het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en had hiertoe, naast haar eigen aandeel voor de vraagsturing NLR, middelen op de begroting onder de post 35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens staan van de ministeries OCW, Defensie en het voormalige Economische Zaken. Via de penvoerder werden deze middelen ingezet voor vraaggestuurd onderzoek bij het NLR op de beleidsdomeinen van de betrokken ministeries. In aanvulling hierop investeert het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie jaarlijks nog een bedrag van € 1,2 mln voor vraaggestuurd onderzoek bij het NLR uit eigen middelen voor het luchtvaartbeleid. In het nieuwe regeerakkoord is opgenomen dat het penvoerderschap voor NLR met ingang van 2011 wordt overgedragen aan het ministerie Economische zaken, Landbouw en Innovatie.</p>
170	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom wordt er bij post 35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat uitgegaan van structureel lage(re) ontvangsten, terwijl de buisleidingenstraat nog slechts voor circa 1/3 van de capaciteit benut is en er derhalve een groot potentieel voor extra inkomsten is?</b></p> <p>Antwoord:  Ten opzichte van de gerealiseerde ontvangst in 2009 lijkt de meerjarenraming relatief laag. De ontvangsten van de Stichting Buisleidingenstraat kunnen echter jaarlijks sterk fluctueren. In 2008 waren er bijvoorbeeld geen ontvangsten en in 2009 was sprake van een ontvangst van € 2.8 mln. In de begroting is dit vertaald naar een stabiele (gemiddelde) ontvangstenraming van ruim € 2 mln.</p>
171	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom is er in 2011 € 6.982.000 euro begroot op post 35.01 Mainport Schiphol en regionale Luchthavens, terwijl meer dan 65% daarvan nog niet beleidsmatig is ingevuld? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en welke doelen worden daarmee nagestreefd?</b></p> <p>Antwoord:  De weergave van de grafiek over de budgetflexibiliteit van artikel 35 komt niet overeen met de cijfermatige weergave onder de grafiek. Hier is sprake van een drukfout. Het percentage van meer dan 65% is van toepassing op de categorie 'beleidsmatig verplicht' en niet voor de categorie 'beleidsmatig nog niet ingevuld'. Het deel 'beleidsmatig nog niet ingevuld' bedraagt 0%.</p>
172	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom is er in 2011 € 1.265.000 euro begroot op post 35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens, terwijl 50% daarvan nog niet beleidsmatig is ingevuld? Waar wordt dit geld aan uitgegeven en welke doelen worden daarmee nagestreefd?</b></p> <p>Antwoord:</p>

	Zie het antwoord op vraag 171 HXII.
173	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de eerste bevindingen ten aanzien van de monitoring van de inwerkingtreding van de RBML met betrekking tot de decentralisatie naar de provincies?</b></p> <p>Antwoord:  Op dit moment wordt nog met enige regelmaat overleg gevoerd tussen het ministerie en de Vakgroep Luchthavens van de Provincie. Uit dit overleg blijkt dat de decentralisatie over het algemeen goed verloopt.  Op dit moment wordt hard gewerkt aan de omzettingsbesluiten. Daarmee wordt de daadwerkelijke overdracht van een luchthaven naar een Provincie een feit. Begin volgend jaar zullen de eerste omzettingsbesluiten worden vastgesteld.</p>
174	<p><b>Vraag:</b>  <b>Is ondersteuning van provincies bij de kennisopbouw op het gebied van de bevoegdheden ten aanzien van kleine luchthavens nog nodig?</b></p> <p>Antwoord:  In de afgelopen periode is tot volle tevredenheid van alle partijen een aantal kennisoverdrachtbijeenkomsten geweest. Inmiddels zijn deze afgerond, waarna is afgesproken dat alleen nog ad hoc of op basis van een specifieke behoefte een bijeenkomst wordt georganiseerd rond een bepaald thema. Eventuele knelpunten worden in het reguliere overleg tussen ministerie en provincie opgepakt.</p>
175	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u de 'vrijstelling luchtvaartuigen' toelichten, dat wil zeggen: wat is de inhoud van deze maatregel, wat is de rationale erachter en wat is het (beoogde) effect ervan?</b></p> <p>Antwoord:  Het gaat hier om de verplichte vrijstelling van de internationale commerciële luchtvaart van accijns op vliegtuigbrandstof. Op basis van EU-wetgeving en internationale verdragen (bilaterale luchtvaartverdragen en ICAO guidelines) is de internationale luchtvaart hiervan vrijgesteld. Doel is voorkoming van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen en realisatie van een gelijk speelveld. Voor het binnenlandse luchtverkeer is wel accijns op brandstof van toepassing.</p> <p>Overigens wijs ik er op dat de geraamde budgettaire derving aan belastinginkomsten als gevolg van deze vrijstelling niet gelijk is aan de mogelijke opbrengst bij opheffing van de vrijstelling. De levering van brandstof voor de internationale luchtvaart kan worden beschouwd als uitvoer, waarover geen accijns verschuldigd is voor zover niet verbruikt in het Nederlandse luchtruim (dus alleen de brandstof die in het Nederlandse luchtruim wordt verbruikt op een internationale vlucht zou belast zijn). Om praktische redenen is als grondslag voor de raming van de budgettaire derving als gevolg van de vrijstelling echter wel uitgegaan van de totale hoeveelheid brandstof (Jet fuel) die is gebunkerd in Nederland.</p>
176	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarom besteedt u geld aan kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen en om welk bedrag gaat het hier</b></p>

	<p><b>exact?</b></p> <p>Antwoord: Er is sprake van grote krapte op de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. Om de instroom in het zeevaartonderwijs te bevorderen en de kans op vroegtijdige uitval tijdens de studie te verkleinen organiseren de Nederlandse reders en waterbouwsector korte kennismakingsstages aan boord van hun schepen. In lijn met de tijdens de behandeling van de Beleidsbrief Zeevaart op 8 juli 2008 uitgesproken wens van de Kamer steunt de overheid deze initiatieven door bij te dragen aan een deel van de kosten. Voor de periode 2010-2014 is hiervoor € 1,7 mln gereserveerd.</p>
177	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat gaat u concreet doen om de tekorten aan instromers in het zeevaartonderwijs op te lossen?</b></p> <p>Antwoord: Verhoging van de instroom in het zeevaartonderwijs is primair een verantwoordelijkheid van het onderwijsveld in samenwerking met de bedrijfstak. Werknemers, werkgevers en het onderwijs werken samen om het aanbod van Nederlandse zeevarenden op peil te houden. Onder meer via de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden wordt hier door de sector invulling aan gegeven. De overheid speelt een faciliterende rol. Zo ondersteunt de overheid het initiatief van de Nederlandse reders en Waterbouwers om korte kennismakingsstages aan scholieren aan te bieden. Ook verricht de overheid onderzoek naar de motieven en bevindingen van studenten binnen het zeevaartonderwijs teneinde vroegtijdige uitval te voorkomen en de instroom te verhogen. Verder steunt de overheid de stichting Nederland Maritiem Land, die wervingscampagnes organiseert gericht op het verhogen van de interesse van jongeren voor het maritieme beroep.</p>
178	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoeveel geld besteedt u aan het ondersteunen van het Bureau Voorlichting Binnenvaart en aan het ondersteunen van de binnenvaartsector met een gerichte voorlichtingscampagne richting verladers?</b></p> <p>Antwoord: Voor het ondersteunen van Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) trekt de overheid jaarlijks € 94.000 uit. Deze subsidie eindigt in 2013. Daar bovenop ontvangt de BVB, conform toezeggingen aan de Tweede Kamer bij de begrotingsbehandeling van afgelopen jaar, € 750.000 voor een gerichte voorlichtingscampagne richting verladers.</p>
179	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoeveel geld besteedt u aan het 'subsidiëren van imagocampagne logistiek in het kader van het dieselakkoord 2008'?</b></p> <p>Antwoord: Voor deze campagne is € 5 mln beschikbaar gesteld. Daarvan is € 3,5 mln voor de campagne "Nederland is Logistiek" en € 1,5 mln voor de campagne "De Belangrijkste Baan".</p>
180	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u de reden voor de sprong in uitgaven, van € 28 miljoen in 2010</b></p>

	<p><b>naar € 37 miljoen in 2011, op post 36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer specificeren en verklaren?</b></p> <p>Antwoord:  In 2011 is in totaal € 9 mln. meer budget beschikbaar dan in 2010. De onderverdeling is als volgt:  - € 5 mln. meer budget voor proeftuin elektrische auto  - € 4 mln. meer budget voor CO2-reductie.</p> <p>Het hoger budget is beschikbaar gekomen door toevoeging van middelen uit het FES aan de begroting 2011.</p>
181	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de stand van zaken rond Het Nieuwe Rijden: wat zijn uw kwantitatieve ambities qua deelname en milieuresultaat en hoe denkt u die te gaan behalen?</b></p> <p>Antwoord:  Per 1 oktober 2010 is "Het Nieuwe Rijden" voor vier jaar opgedragen aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit. Het Ministerie van IenM draagt hieraan in totaal € 4 mln bij. Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit heeft de doelstelling om met dit programma 1 Mton CO2 te besparen. Er wordt aan het eind een evaluatie onderzoek gericht op de vraag of de doelstellingen gehaald worden. Specifiek voor de vrachtwagenbranche is aangesloten bij het "Plan van Aanpak Truck van de Toekomst". Dit plan is op 25 juni 2010 aan de Kamer aangeboden (Kamerstuknummer 31209-122). In het kader van dit plan zal een demonstratieproject worden gestart, waarbij de meerwaarde van het gebruik van brandstofmanagementsystemen zal worden gedemonstreerd. Bij deze systemen is terugkoppeling van hun brandstofgebruik aan vrachtwagenchauffeurs een belangrijke element.</p>
182	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wilt u autobezitters aanmoedigen om de milieudruk van hun autogebruik te verminderen?</b></p> <p>Antwoord:  De grootste stappen in het schoner en zuiniger maken van specifiek het wagenpark worden gezet in Europees verband. Het kabinet zet in op een gelijk speelveld in Europa met betrekking tot scherpe normen ten aanzien van emissies.</p> <p>Daarnaast wordt het verminderen van de milieudruk van autogebruik wordt op andere manieren aangemoedigd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De fiscale stimulering van de aanschaf en het leasen van milieuvriendelijke auto's wordt onder het nieuwe kabinet voortgezet met een meer transparante tariefstelling en toespitsing op absolute milieuprestaties.</li> <li>• Er wordt geïnvesteerd in het aankoop- en rijgedrag van automobilisten. Zo wordt met de campagne Het Nieuwe Rijden ingezet op het positief beïnvloeden van het rijgedrag van automobilisten. Het aankoopgedrag wordt naast de fiscale stimulering ook met energielabels gefaciliteerd.</li> <li>• Ook wordt multimodaal vervoer gestimuleerd door het aantrekkelijker maken van vervoer middels andere modaliteiten zoals de fiets en het</li> </ul>



	openbaar vervoer.
183	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe ziet u de rol van uw ministerie als 'launching customer'? Op welke terreinen zal uw ministerie zich opwerpen als 'launching customer'?</b></p> <p>Antwoord:  De rol van 'launching customer' betreft zowel investeren in een schonere en zuinigere eigen 'vloot' als ook het stimuleren van andere overheden om eenzelfde lijn te volgen.  De introductie van de elektrische auto is er in dit verband op gericht om aan Nederland te laten zien dat het Rijk elektrisch rijden dusdanig belangrijk vindt, dat we daarin het goede voorbeeld geven.  Bovendien wordt daarmee invulling gegeven aan een zekere afzetgarantie voor de automotive-producenten. Dat doe ik samen met vele andere (markt)partijen in een zogenoemde tender. Daarmee schep ik mede gunstige randvoorwaarden voor de voorziene opschaling in een later stadium.  Concreet betekent de rol van 'launching customer' dat we als Rijksoverheid in 2011 enkele tientallen elektrische auto's afnemen; in de jaren daarna zullen de overige - van de in totaal 430 elektrische auto's - worden afgenomen.  Daarnaast zetten we als Rijksoverheid in 2011 bij alle Rijksgebouwen tenminste één oplaadpunt neer om ook zo het elektrisch rijden stimulans te geven. Mogelijk wordt ook het rijden op waterstof de komende jaren in dit verband relevant.  Naast het elektrisch rijden gaat het ook om andere modaliteiten. Zo investeert het Rijk in proeftuinen Duurzame Mobiliteit, waarmee onder andere geëxperimenteerd wordt met de toepassing van innovatieve bussen (alternatieve brandstoffen/ energiedragers). Het Rijk stimuleert de regionale concessieverleners deze nieuwe bussen bij gebleken succes ook grootschalig in te zetten.</p>
184	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op welke wijze wordt er beleid gevoerd ten aanzien van het terugdringen van (geluids)overlast door motorrijders?</b></p> <p>Antwoord:  In het voertuigreglement (Wegenverkeerswet) zijn eisen geformuleerd ten aanzien van de maximale geluidsemissies van motorrijwielen. De politie controleert op geluidsoverlast van motorrijwielen, auto's en bromfietzers. In 2007 heeft het toenmalige ministerie van VROM aan de politie geavanceerde geluidsmeters ter beschikking gesteld ten behoeve van de handhaving.</p>
185	<p><b>Vraag:</b>  <b>Op hoeveel plekken en waar wordt op dit moment langs de rijkswegen de norm voor NO2 overschreden?</b></p> <p>Antwoord:  Zoals aangeduid in Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat de kamer in 2009 heeft ontvangen (Kamerstuknummer 30175, nr. 88), gaat het in totaal om 23,9 kilometer aan NO2-knelpunten langs het rijkswegennet.  De overschrijdingen, die uiterlijk in 2015 moeten zijn weggenomen, bevinden zich in de regio's Rotterdam en Utrecht. De maatregelen die in het kader van het NSL zijn genomen, zijn erop gericht deze overschrijdingen teniet te doen.</p>

186	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel onopgeloste Meerjarenprogramma Ontsnipperings(MJPO)-knelpunten zijn er nog over?</b></p> <p>Antwoord:  Volgens het MJPO-Jaarverslag 2009 zijn er van de 208 knelpunten 43 knelpunten opgelost en van 33 knelpunten zijn enkele maatregelen gerealiseerd, maar is het knelpunt als geheel nog niet opgelost. Er zijn dus 165 onopgeloste knelpunten, waarvan er 33 deels zijn opgelost.  Zie ook het antwoord op vraag 54 HXII.</p>
187	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de maximale benutting van de Betuweroute? Als de Betuweroute maximaal wordt benut, blijft de geluidsbelasting dan binnen de grenzen van de nieuwe Wet geluidhinder?</b></p> <p>Antwoord:  Het Tracébesluit Betuweroute vormt het uitgangspunt om de geluidproductieplafonds voor de Betuweroute vast te stellen. Dit betekent dat de hoeveelheid goederentreinen in de planologische kernbeslissing (PKB), waar het Tracébesluit van uit is gegaan, afgewikkeld kan worden binnen de grenzen van de nieuwe geluidwetgeving. In de PKB is uitgegaan van een capaciteit van 10 treinen per uur per richting. Dat komt overeen met een maximale benutting van circa 180 treinen per etmaal per richting.</p>
188	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wanneer en op welke trajecten worden de grenzen van de nieuwe Wet geluidhinder bereikt, uitgaande van de autonome groei van het goederenvervoer op het spoor zoals in PHS is opgenomen?</b></p> <p>Antwoord:  De grenzen op basis van de nieuwe wetgeving zijn de zogenaamde geluidproductieplafonds. In referentiepunten dicht langs het spoor wordt een geluidbelasting vastgelegd. Dit wordt het geluidproductieplafond genoemd. Deze plafonds dienen nageleefd te worden door de beheerder. In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is onderzocht op welke baanvakken als gevolg van verwachte toenames in het personen- en goederenvervoer geluidmaatregelen noodzakelijk zijn, omdat de verwachte groei niet binnen de geluidproductieplafonds kan worden afgewikkeld. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er op diverse baanvakken maatregelen nodig zijn, als de groei zich daadwerkelijk voordoet. Daarom zijn in het kader van PHS financiële middelen gereserveerd om geluidmaatregelen te kunnen treffen. De huidige voorkeursvariant voor PHS zal naar verwachting onder andere leiden tot geluidmaatregelen op IJssellijn en bij Den Bosch.</p>
189	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wanneer worden de LL-blokken (remblokken voor treinen) internationaal vrijgegeven?</b></p> <p>Antwoord:  Op dit moment is er, mede dankzij vele Nederlandse inspanningen, al een Europese vrijgave van LL-blokken onder bepaalde strenge restricties. In internationaal verband wordt nog nader onderzocht wat de gevolgen zijn van het toepassen van kunststof remblokken onder alle weersomstandigheden en spoortypen. Dit project is in 2012 afgerond en zal bij positieve uitkomsten</p>

	leiden tot een Europese vrijgave zonder beperkingen van deze remblokken in dat jaar.
190	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoeveel tijd kost het om al het goederenmaterieel dat in Nederland wordt gebruikt, met LL-blokken uit te rusten, vanaf het moment dat deze blokken internationaal worden vrijgegeven?</b></p> <p>Antwoord:  De kracht van de toepassing van LL-blokken zit hem in het feit dat zonder verdere aanpassingen van het remsysteem de blokken bij regulier onderhoud en noodzakelijke vervanging van de gietijzeren remblokken door slijtage één op één vervangen kunnen worden.  De gemiddelde levensduur van een gietijzeren remblok is afhankelijk van het aantal gereden kilometers circa één tot twee jaar. Uitgaande van een vervanging na slijtage van gietijzeren blokken kan maximaal twee jaar na vrijgave van de LL-blokken het merendeel van de goederenwagens in Nederland, met gebruikmaking van de Prestatieregeling stille kilometers, omgebouwd zijn. De prestatieregeling stille kilometers is een stimuleringsregeling waarmee de vervoerders een korting krijgen op de gebruiksvergoeding voor stilgemaakte goederenwagens.</p>
191	<p><b>Vraag:</b>  <b>Waarvoor is de verruiming van het budget op post 41.01.04 Internationaal beleid VenW bestemd?</b></p> <p>Antwoord:  Dit budget betreft het aandeel van (voormalig) VenW in de verdeling van het financieel kader BES. Hierbij wordt beoogd het daaraan gerelateerde beleid, alsmede de meteorologische dienstverlening op de eilanden van Caribisch Nederland aan de minimale internationale eisen te laten voldoen</p>
192	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe verklaart u de forse verlaging van het budget op post 41.02.01 ICT Dienstverlening?</b></p> <p>Antwoord:  De lagere budgetten voor de ICT-dienstverlening in de latere jaren betreffen de budgetten voor de VenW ICT. Door de Shared Services Organisatie wordt ook de dienstverlening voor de departementen VWS en SZW uitgevoerd. Jaarlijks worden deze kosten bij VWS en SZW het in rekening gebracht. Begrotingstechnisch betekent dit in het uitvoeringsjaar een verhoging van het budget dienstverlening ICT. In feite is er dus geen sprake van een verlaging van het budget ICT-dienstverlening, maar een verhoging van het budget in verband met de kosten die gemaakt worden ten behoeve van VWS en SZW.</p>
193	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u inzicht geven in de resultaten die worden bereikt met de energie die in de kwaliteit van de beheersing van innovatieve contractvormen wordt gestoken?</b></p> <p>Antwoord:  Met de toepassing van het beleid voor innovatief aanbesteden wil Rijkswaterstaat opdrachtnemers eerder betrekken bij de realisatie van projecten. Om optimaal gebruik te maken van de markt wordt gewerkt met innovatieve contractvormen op basis van functionele specificaties. Het werken</p>

met deze contractvormen leidt tot een andere invulling van de rollen opdrachtgever en opdrachtnemer. De opdrachtnemer heeft een grotere inbreng bij het ontwikkelen en ontwerpen van producten. Rijkswaterstaat, als opdrachtgever, voert de regie.

Wat destijds bij de HSL-Zuid is ontwikkeld als contractbeheersvorm (innovatief aanbesteed en beheerst met de zogenoemde systeemgerichte contractbeheersing) is sinds 2009 bij alle aanlegprojecten van toepassing. Hierbij is het primaire doel dat de contractbeheersing efficiënt (op afstand) en effectief (gericht op de risico's van de opdrachtgever) is. De komende jaren zal er nog veel inspanning noodzakelijk zijn om ook het (groot) variabel en vast onderhoud op deze wijze te beheersen.

194

**Vraag:**  
**Kunt u een specificatie geven van de materiële kosten van het KNMI voor de jaren 2009, 2010 en 2011, en een verklaring geven voor de oplopende kosten in die jaren (respectievelijk €20, € 29 en € 38 miljoen)?**

Antwoord:

Naast de (relatief kleine) reeds bestaande fluctuaties in de meerjarenbegroting zijn vanaf 2009 de beschikbare middelen voor Aardobservatie (Art.37.02; programmabudget) toegevoegd aan de begroting van het KNMI. Tevens zijn voor de aanpassing van de technische infrastructuur in het kader van het zgn "deltaplan Infrastructuur" en het Nationaal Modellen en Data Centrum (NMDC) incidentele middelen toegevoegd aan de begroting. Dit resulteert bij het KNMI in additionele materiële kosten ten opzichte van de jaren daarvoor.

De bedragen van reguliere materiele kosten en de recente toevoegingen zijn als volgt:

Specificatie materiële kosten

Realisatie	2009	2010	2011
Regulier			
Huisvesting	4,9	4,9	4,9
Contributies en bijdragen	2,5	2,4	2,4
Onderhoud apparatuur	2,5	2,5	2,5
Overige kosten	3,8	3,6	3,4
Subtotaal regulier	13,7	13,4	13,2
Recent toegevoegd			
Contributies EUMETSAT	6,5	11,5	19,1
NMDC	0,1	2,0	3,0
Deltaplan	0,1	2,1	2,2
Subtotaal Recent toegevoegd	6,7	15,6	24,3
Totaal	20,4	29,0	37,5

Het opnemen van de contributies EUMETSAT, het Deltaplan en het NMDC verklaart per saldo de oplopende materiële kosten. Vanaf 2012 nemen deze overigens weer af.

195

**Vraag:**  
**Welke lasten op de begroting van Rijkswaterstaat voor 2011 betreffen**

	<p><b>betalingen aan ProRail? Kunt u dit uitsplitsen naar eigen personele lasten, inhuur personeel, overige apparaatskosten, onderhoud en beheer, aanleg, vervanging en overig?</b></p> <p>Antwoord: Ik ga er in mijn beantwoording vanuit dat u de begroting van Verkeer en Waterstaat bedoelt waar u naar de begroting van Rijkswaterstaat verwijst.</p> <p>In de begroting van Verkeer en Waterstaat betreffen de betalingen aan ProRail de volgende posten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Onderhoud en vervanging (inclusief beheer en apparaatskosten), € 1.497 miljoen: Infrastructuurfonds artikel 13.02</li> <li>· Aanlegprojecten, € 749 miljoen: Infrastructuurfonds artikel 13.03</li> <li>· Planstudieprojecten, € 49 miljoen: Infrastructuurfonds artikel 13.05</li> </ul> <p>Voor een nadere uitsplitsing in de verschillende categorieën voor 13.02 wil ik u verwijzen naar de in het MIRT-projectenboek opgenomen tabel in bijlage II op pagina 353. Overigens worden de apparaatskosten in de begroting (en het beheerplan van ProRail) niet verder onderverdeeld in personeels- en overige kosten.</p>
196	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een overzicht geven van de ontwikkeling van eigen personele lasten, inhuur personeel, overige apparaatskosten, onderhoud en beheer, aanleg, vervanging en overige lasten bij ProRail in de afgelopen vijf jaar?</b></p> <p>Antwoord: Voor het antwoord op deze vraag wil ik u verwijzen naar het antwoord op vraag 159 XII (spooruitgaven in de afgelopen 10 jaar) en het antwoord op vraag 195 (betalingen aan ProRail, uitsplitsing in tabellen MIRT-projectenboek), aangevuld met bijgaande tabel die specifiek ingaat op de apparaatskosten. Deze informatie is afkomstig uit de jaarrekeningen van ProRail (<a href="http://www.prorail.nl/documenten">www.prorail.nl/documenten</a>). Zie bijlage 9.</p> <p>De netto apparaatskosten zijn tussen 2005 en 2009 gestegen. Dit is toe te schrijven aan CAO-loonsverhogingen, hogere pensioenpremies en prijsstijgingen en grote toename van het werk van ProRail, waaronder het investeringsvolume dat in deze periode is toegenomen van circa € 0,8 miljard tot circa € 1,4 miljard (per jaar).</p>
197	<p><b>Vraag:</b> <b>Kunt u een overzicht geven van de ontwikkeling van het aantal fulltime-equivalents (FTE's) en de kosten per FTE bij ProRail in de afgelopen vijf jaar?</b></p> <p>Antwoord: Zie bijlage 10.</p>
198	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat zijn PIN-waarden?</b></p> <p>Antwoord: PIN-waarden (prestatie-indicatoren) hebben betrekking op het meten van</p>

	prestaties die Rijkswaterstaat levert en op de sturing die op die prestaties wordt uitgevoerd. Aan de hand van de PIN-waarden wordt gedurende het jaar een beeld gevormd over de prestaties van Rijkswaterstaat.
199	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe is het afnemen van de uitgaven aan de IVW te rijmen met het constant blijven en zelfs toenemen van het takenpakket?</b></p> <p>Antwoord:  De afname van de uitgaven is het gevolg van de verwerking van de taakstelling uit het Coalitieakkoord Balkenende IV. Het takenpakket wordt uitgevoerd door het toezicht anders in te richten: meer samenwerking met andere inspecties, digitalisering en het sluiten van convenanten met ondertoezichtstaanden.</p>
200	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe kan het dat er voor het IF in 2009 een voordelig saldo was en dat er nu sprake is van (forse) kasspanning?</b></p> <p>Antwoord:  Omdat het infrastructuurfonds een fonds is, komen alle middelen die in enig jaar niet tot kasuitgaven hebben geleid, in latere jaren weer beschikbaar. Deze kasmiddelen zijn immers gekoppeld aan projecten, waarvoor de middelen wel benodigd blijven.</p> <p>Het voordelig saldo 2009 wordt veroorzaakt doordat kasuitgaven voor projecten, die voorzien waren in 2009 niet tot betaling zijn gekomen. Deze vertraagde betaling zal in latere jaren plaats moeten vinden. Het voordelig saldo 2009 wordt toegevoegd aan het kasbudget voor 2011. Tegenover het hogere kasbudget in 2011 (door toevoeging van het voordelig saldo) staan dus ook hogere uitgaven. Het voordelig saldo levert derhalve geen kasruimte op. Voor een inhoudelijke toelichting op het voordelig saldo 2009 verwijs ik u naar het Jaarverslag 2009 van het Infrastructuurfonds (Kamerstuknummer 32 360 A, nr. 1).</p> <p>De kasspanning in de komende jaren staat los van het hebben van een voordelig saldo in 2009.</p> <p>Het uitvoeringsprogramma komt nu echt op stoom en dit is terug te zien in de verwachte kasuitgaven de komende jaren. De kasspanning wordt veroorzaakt doordat de planning van de kasuitgaven, gebaseerd op de planning van de projecten, hoger is dan de kasbedragen die in de begroting beschikbaar zijn. De projecten lopen dus voor op planning die was voorzien toen de meerjarenbegroting is opgesteld. Het inbouwen van kasspanning is een instrument om de realisatie zo goed mogelijk op tempo te houden en onderuitputting te voorkomen.</p> <p>Mocht de spanning in de komende periode niet afnemen, dan zullen maatregelen moeten worden genomen om het kastempo van de projecten en budget meer in overeenstemming met elkaar te brengen. Dat is in 2011 nog niet aan de orde.</p>
201	<p><b>Vraag:</b>  <b>Is er een verband tussen het doorschuiven van het voordelig saldo 2009 van het IF naar 2011 en de bezuinigingen die dit jaar nodig</b></p>

	<p><b>waren? Betekent deze eenmalige overboeking dat volgende jaren extra bezuinigd zal moeten worden, omdat de overboeking niet herhaald kan worden, en wordt daarmee het probleem eigenlijk verschoven?</b></p> <p>Antwoord: Er bestaat geen verband tussen het doorschuiven van het saldo 2009 naar 2011 en de bezuinigingen die dit jaar nodig waren. Voor een toelichting op het voordelig saldo 2009 verwijs ik u naar het antwoord op vraag 200 HXII.</p>
202	<p><b>Vraag:</b> <b>Hoe gaan de komende jaren de kasproblemen van het IF worden opgelost wanneer er geen voordelig saldo is om mee te schuiven?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 200 HXII.</p>
203	<p><b>Vraag:</b> <b>Heeft de kasspanning in de eerste jaren van de planperiode tot en met 2020 van het IF gevolgen voor de aanleg van infrastructuur? Zo ja, welke projecten worden erdoor vertraagd en wat bedragen deze vertragingen?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 200 HXII.</p>
204	<p><b>Vraag:</b> <b>Waar wordt het overschot op het IF in de latere jaren van de planperiode tot en met 2020 door veroorzaakt? Staan er voor de langere termijn minder projecten op de rol?</b></p> <p>Antwoord: Het kastekort in de eerste jaren en het overschot in latere jaren zijn communicerende vaten en vormen samen de kasspanning in de periode tot en met 2020 (per saldo nul). Zie ook het antwoord op vraag 200 HXII.</p>
205	<p><b>Vraag:</b> <b>Wordt er vanaf 2011 daadwerkelijk € 65 mln per jaar bezuinigd op beheer en onderhoud, of gaat het hier om interne verschuivingen binnen het IF?</b></p> <p>Antwoord: Zie het antwoord op vraag 70 HXII.</p>
206	<p><b>Vraag:</b> <b>Wat is er gebeurd met het BDU-geld dat bestemd was voor de proef met mobiliteitsprojecten rond Amsterdam, nadat het convenant daarover door uw ambtsvoorganger is opgezegd? Op welke plaats in de begroting is dit bedrag terug te vinden?</b></p> <p>Antwoord: In 2009 heeft het Rijk reeds € 6,9 mln beschikbaar gesteld voor de eerste tranche van de proef in Amsterdam. Daarmee is de proef aanbesteed en gegund. Vervolgens is discussie ontstaan over de concrete vormgeving van de proef. Het project is naar aanleiding van deze discussie "on hold" gezet. Het convenant is niet opgezegd. Middels een brief heeft de wethouder van Amsterdam aan het ministerie voorgesteld om de proef niet op dit moment in enige vorm door te zetten maar hierover in gesprek te gaan.</p>



207	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wanneer wordt de evaluatie van de convenanten in het kader van mobiliteitsmanagement naar de Kamer gestuurd?</b></p> <p>Antwoord:  Het evaluatierapport is toegezonden aan de Kamer bij brief van 7 oktober 2010 (Kamerstuknummer 31305-185).</p>
208	<p><b>Vraag:</b>  <b>Heeft het onderzoek naar de vraag hoe de verbinding Den Haag-Eindhoven via de Hogesnelheidslijn(HSL)-Zuid juridisch te realiseren is, in verband met de samenhang tussen de verschillende concessies (motie Cramer c.s. op Kamerstuk 31700A, nr. 54 d.d.15-12-2008), inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, wat is het resultaat? Zo nee, wordt dit afgerond voor de behandeling in de Kamer van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet?</b></p> <p>Antwoord:  Dit onderzoek is nog niet afgerond. Om de verbinding Den Haag - Eindhoven via de HSL-Zuid te realiseren moet de concessienemer op het Hoofdrailnet tot afspraken komen met NS Hispeed over het samengebruik van Hoofdrailnet en HSL-Zuid door één treindienst. Met het verlenen van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet kan dit mogelijk worden gemaakt. Daarom zal dit onderzoek worden afgerond vóór de behandeling van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet in de Kamer.</p>
209	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat zijn de ervaringen met de Taskforce vitaliteit spoorsector en heeft deze inmiddels een onafhankelijke voorzitter?</b></p> <p>Antwoord:  De Tweede kamer ontvangt binnenkort bericht over de voortgang van deze taskforce.  In de brief aan de Tweede Kamer van 10 november 2009 (Kamerstuknummer 649) is gemeld dat de heer Wim Jol als onafhankelijk voorzitter optreedt van het Strategisch Platform Overleg Spooraannemers. Dit platform houdt zich bezig met de diverse vitaliteitsvraagstukken van de spoorsector.</p>
210	<p><b>Vraag:</b>  <b>Hoe komt het dat het naar Roosendaal doortrekken van de Belgische intercity die van Charleroi naar Essen gaat, lastiger is dan eerst werd verwacht?</b></p> <p>Antwoord:  Nader onderzoek naar het doortrekken van de Belgische intercity naar Roosendaal heeft uitgewezen dat er grote investeringen nodig zijn om de Belgische intercitytreinen (onder andere op het vlak van de stroomvoorziening) om te bouwen, voordat deze naar Roosendaal kunnen doorrijden. Daarnaast blijkt dat het doorrijden van de trein van Essen naar Roosendaal leidt tot een zeer krappe keertijd, waardoor het voor vervoerder NMBS niet mogelijk is om reizigers een robuuste dienstverlening te bieden.</p>
211	<p><b>Vraag:</b>  <b>Wat is de uitkomst van het gesprek met de gemeente Emmen, de provincie Drenthe en ProRail over de toekomst van station Emmen Bargeres?</b></p>

	<p>Antwoord:</p> <p>De conclusie is dat de verantwoordelijke decentrale overheden, de gemeente Emmen en de provincie Drenthe, bij het oorspronkelijke uitgangspunt blijven dat Station Emmen Bargeres zal sluiten zodra het nieuwe station Emmen Zuid in 2011 bediend gaat worden. De gemeente Emmen ziet na de sluiting geen toekomst meer voor station Bargeres. Provincie Drenthe laat haar oordeel afhangen van de uitkomsten van het verbeterplan voor de spoordienst Zwolle – Emmen. De eerste contouren van dit plan zullen in het voorjaar van 2011 gereed zijn.</p>
212	<p><b>Vraag:</b>  <b>Heeft u inmiddels met vervoerders en TransLinkSystems afgesproken dat het overboeken van saldo van de OV-chipkaart altijd gratis kan geschieden?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>TransLinkSystems (TLS) heeft recent laten weten dat voor saldo restitutie via TLS geen administratiekosten meer in rekening worden gebracht en geen grensbedrag van vijf euro wordt gehanteerd. Dit kan alleen als de kaart bij TLS wordt ingeleverd om deze te beëindigen of te vervangen. Voor saldo restitutie bij de balie vervalt eveneens het grensbedrag van € 5, maar wordt nog wel € 2,50 aan administratiekosten in rekening gebracht. De kaarthouder kan in dat geval zijn kaart houden voor verder gebruik.</p>
213	<p><b>Vraag:</b>  <b>Kunt u inzicht geven in de uitvoering van de motie Van Gent c.s. over prioriteit geven aan de expertise rond fietsbeleid (Kamerstuk 31796, nr. 17 d.d. 01-07-2010)?</b></p> <p>Antwoord:</p> <p>Naast de bestaande inrichting van een internationaal informatiepunt bij het fietsberaad ter verspreiding van informatie, wordt momenteel in overleg met de betrokken partijen verkend welke mogelijkheden er zijn voor het verspreiden van kennis en expertise aan het buitenland.</p>