

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 XII

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

Nr. 48

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 19 januari 2010 inzake een overzicht van openstaande en afgedane toezeggingen met een termijnstelling van uiterlijk 1 januari 2010 (2010Z01008/2010D02737).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 maart 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Gerkens, A.M.V. (SP), Ham, B. van der (D66), Jager, H. (CDA), voorzitter, Koopmans, G.P.J. (CDA), Mastwijk, J.J. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Boelhouwer, A.J.W. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Eski, N. (CDA), Broeke, J.H. Ten (VVD), ondervoorzitter, Cramer, E.A. (CU), Koppejan, A.J. (CDA), Roemer, E.G.M. (SP), Ouweland, E. (PvdD), Jansen, P.F.C. (SP), Polderman, H.J. (SP), Rouwe, S. de (CDA), Tang, P.J.G. (PvdA), Linhard, P. (PvdA), Meeuwis, CLM (VVD) en Mos, R. De (PVV).

Plv. leden: Gent, W. van (GL), Vlies, B.J. van der (SGP), Harbers, M.G.J. (VVD), Bommel, H. van (SP), Koşer Kaya, F. (D66), Pieper, H.T.M. (CDA), Atsma, J.J. (CDA), Bilder, E.J. (CDA), Vermeij, R. (PvdA), Krom, P. de (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Verdonk, M.C.F. (Verdonk), Anker, E.W. (CU), Knops, R.W. (CDA), Leeuwen, H. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Vacature, SP (), Lempens, P.P.E. (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Waalkens, H.E. (PvdA), Depla, G.C.F.M. (PvdA), Neppérus, H. (VVD) en Agema, M. (PVV).

1

Wanneer zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheid om spoorwegtrajecten overbelast te verklaren om knelpunten aan te pakken, conform uw toezegging uit het algemeen overleg Spoor van 19 februari 2009 (Kamerstuknummer 2009–2010, 29984-169)?

Deze toezegging heeft betrekking op het versnellingspakket en is afgerond met de brief (Kamerstuknummer 2008–2009, 29 984, nr. 176) d.d. 9 april 2009. In deze brief heb ik aangegeven dat er een pakket ter waarde van € 140 mln is samengesteld dat zorgt voor een goed gevulde orderportefeuille voor spooraannemers en voor een spoor dat kwaliteit biedt aan de gebruikers.

2

Waarom vergt de totstandkoming van de algemene maatregel van bestuur Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zoveel extra tijd?

De wijziging van deze algemene maatregel van bestuur vergt geen extra tijd. Zoals ik met uw Kamer heb afgesproken tijdens het notaoverleg over het Kabinetstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving «Spoor in beweging», zal de wijziging van deze AMvB voor de zomer 2010 aan uw Kamer worden aangeboden in verband met de gebruikelijke voorhangprocedure.

3

Kunt u aangeven wat de reactie was van ProRail en de NS op het verzoek van de Kamer, om uitgebreider te rapporteren over de reizigersgroei? Waar of wanneer is dat verzoek gedaan?

De cijfers zijn opgevraagd bij NS aangezien zij degene zijn die zicht hebben op het aantal reizigers dat vervoerd wordt en de spreiding over het land. De van hen verkregen cijfers met betrekking tot reizigersgroei zijn opgenomen in de midtermreview van het Actieplan Groei op het Spoor. In de midtermreview zijn cijfers opgenomen per landsdeel en op een aantal belangrijke corridors. Deze is u per brief (Kamerstuknummer 2009–2010, 29 984, nr. 216) op 18 februari 2010 aangeboden. U vindt de gegevens in paragraaf 2.1.3. Inmiddels is bekend dat in 2009 het reizigersvervoer van NS in Nederland gestegen is met 0,8%.

4

Op welke termijn kunt u de Kamer informeren over de uitwerking van motie 31 843-6 van het lid Van Gent (GroenLinks) over het niet zonder verantwoording kunnen afwijken van punten die door regio's in bestuurlijke spooroverleggen zijn ingebracht?

De TK is hierover geïnformeerd in de brief aan de TK over het Beheerplan en Vervoerplan van 5 maart 2010 (Kamerstuknummer 2009–2010, 29 984-218). In deze brief is hierover het volgende aangegeven. Er is in het kabinetsstandpunt sprake van twee soorten bestuurlijk overleg. Dat zijn de nieuwe adviestafels over het beheerplan en het vervoerplan, en de halfjaarlijkse overleggen over het MIRT die ik samen met enkele collega's voer met de regio's. Aan de adviestafels kunnen opdrachtgevende overheden voor openbaar vervoer, vertegenwoordigd via IPO en SkVV, mij adviseren over de plannen. De decentrale overheden kunnen, indien zij inhoudelijk niet tevreden zijn over wat beide spoorpartijen met hun inbreng hebben gedaan of de weergave ervan in het beheer- en het vervoerplan onvoldoende is, hun standpunt op de nieuwe adviestafels neerleggen. De resultaten van ons gesprek aan de adviestafels neem ik als concessiever-

lener van ProRail en NS mee in de beoordeling van beider jaarplannen. Als ik de Kamer informeer over mijn instemming met beheer- en vervoerplan zal ik in de begeleidende brieven inhoudelijk ingaan op de ingebrachte adviezen. Daarmee lijkt mij dat decentrale partijen verzekerd kunnen zijn van voldoende bewaking van hun inbreng. Bovengeschetste procedure zal voor het eerst voor het vervoerplan en het beheerplan voor 2011 worden toegepast.

In het kader van de halfjaarlijkse MIRT-overleggen spreken rijk en regio's elkaar over de uitvoering in de regio van toezeggingen gerelateerd aan de gebiedsagenda's. Deze overleggen zijn gericht op het maken van afspraken. Afspraken uit de bestuurlijke MIRT-overleggen moeten worden nagekomen en daarop ben ik aanspreekbaar.

Op deze manier ontstaat een duidelijk kader waarbinnen de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van voorstellen van de regio's en waarbinnen de punten van decentrale overheden over de spoorsector op bestuurlijk niveau de aandacht zullen kunnen krijgen die zij verdienen.

Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

5

Waarom heeft u de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (voorlopig) aangewezen als klachteninstantie/handhaver voor passagiersrechten op het spoor, terwijl de motie Van Gent (Kamerstuknummer 31 843-7) deze functie juist aan de NMa toewijst? Is dat slechts een tijdelijke constructie, of houdt u vast aan uw eerder uitgesproken voorkeur voor de IVW? Welke rol speelt het voorschrift uit de Europese Richtlijn dat een klachteninstantie ook voor individuele klachten moet openstaan, bij uw gesprekken met de IVW, de NMa en de consumentenorganisaties?

De Europese verordening passagiersrechten vereist dat per 3 december 2009 een handhavingsinstantie annex klachteninstantie wordt aangewezen. In het huidige wetsvoorstel ter implementatie van 4 richtlijnen op het gebied van spoor (Kamerstuknummer 2009–2010, 32 289) wordt de Minister van Verkeer en Waterstaat belast met het toezicht op en de handhaving van de Europese verordening. Ik heb besloten om de Inspectie Verkeer en Waterstaat vooralsnog aan te wijzen als handhavingsinstantie. Dit om te voorkomen dat Nederland op dit punt zou kunnen worden aangesproken door de Europese Commissie.

Ik ben mij, naar aanleiding van het debat rond de motie Van Gent, bewust van de reserves die bestaan binnen de Kamer en bij de consumentenorganisaties bij de aanwijzing van de IVW. Daarom is de aanwijzing van de IVW een voorlopige aanwijzing. Het is zeker niet mijn bedoeling hiermee een onomkeerbare situatie in het leven te roepen. Mocht de besluitvorming over de motie Van Gent tot een andere uitkomst leiden, dan kan de aanwijzing van de IVW relatief gemakkelijk weer omgezet worden in een aanwijzing van een andere organisatie, zoals de NMa. Ik zal u op korte termijn melden hoe ik invulling zal geven aan de motie Van Gent.

6

Kunt u uiteenzetten wat uw inzet is geweest om één CAO voor het regionaal OV mogelijk te maken? Signaleert u nog knelpunten? Zo ja, kunt u deze knelpunten benoemen, en kunt u aangeven hoe u deze gaat oplossen?

De voormalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft eerder aan uw Kamer toegezegd dit onder de aandacht van de sociale partners te

brengen. De voormalig Staatssecretaris heeft dit gedaan en de partijen in de afgelopen jaren verzocht om tot één CAO voor stad- en streekvervoer te komen. Het afsluiten van een CAO is de verantwoordelijkheid van werkgevers, de vervoerbedrijven en werknemers. Het rijk treedt daar niet in. De stadsvervoerders hebben de afgelopen jaren, ieder op een ander moment, een eigen CAO afgesloten. Het streekvervoer heeft één CAO openbaar vervoer. De CAO-partners hebben wel laten weten dat de integratie van deze CAO met de CAO's multimodaal vervoer en taxivervoer moeilijk is vanwege de grote verschillen in arbeidsvoorwaarden. De sociale partners hebben op 14 december 2009 een onderhandelingsakkoord gesloten over de CAO openbaar vervoer van 1 juli 2009 tot en met 31 december 2010. Indien zich daar nog knelpunten bij mochten voordoen, dan zullen de werkgevers en werknemers daar onderling overleg over moeten voeren.

7

Wanneer wordt de Kamer conform uw toezegging uit het algemeen overleg Nieuwe Stations van 10 juni 2009 (Kamerstuknummer 31 801-5) geïnformeerd over de verkenningen die door de Provincie Overijssel worden uitgevoerd naar de stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord?

Uit contact met ProRail heb ik vernomen dat de Provincie het verkenningsrapport naar deze stations in het najaar van 2009 opgeleverd heeft gekregen.. Het rapport en de besluitvorming daarover door de Provincie heeft nog niet geleid tot een verzoek tot overleg aan mijn ministerie noch aan ProRail.

8

Wanneer gaat u de Kamer informeren over de boog Weesp-Holendrecht, aangezien deze niet in het project OV-SAAL is opgenomen?

Zoals ik in het Algemeen Overleg van 23 juni 2009 heb aangegeven is de boog Weesp-Holendrecht meegenomen in de lange termijn verkenning van OV-SAAL (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 122). Het betreft een boog die personenverkeer per trein mogelijk maakt tussen de as Weesp–Diemen–Duivendrecht en de as Amsterdam Amstel–Bijlmer–Holendrecht en een directe verbinding van onder meer Almere en Weesp met Amsterdam Bijlmer/Zuidoost mogelijk maakt. Inmiddels is over de resultaten van deze verkenning in het kader de RAAM-brief een besluit genomen. Dit heb ik ook in mijn op 19 januari 2010 aan u toegestuurde overzicht over openstaande en afgedane toezeggingen aangegeven (2010D02737 met bijlage).

9

Heeft het recente spoorongeval in België nog invloed op uw zienswijze op de veiligheid van het spoorbeveiligingssysteem «Crocodile»?

Op 8 februari 2010 heb ik uw Kamer in antwoord op vragen over de ammoniaktransporten in Zuid-Limburg van de leden Roemer en Poppe aangegeven dat treinbeïnvloedingssystemen pas effectief zijn als zowel de infrastructuur als de treinen hiermee zijn uitgerust (Kamerstuknummer 2009–2010, nr. 1529). Mede op basis daarvan heb ik gekozen voor de aanleg van het systeem Krokodil, het systeem waarmee vrijwel alle Belgische treinen zijn uitgerust. In de brief van ProRail van 29 oktober 2009, die ik als bijlage bij het antwoord op de vragen van de leden Roemer en Poppe heb meegestuurd, is aangegeven dat het systeem Krokodil nog dit jaar operationeel zal zijn.

Naar aanleiding van het recente spoorongeval in België heb ik aan ProRail gevraagd om te onderzoeken in hoeverre hierdoor de implementatie van

het veel modernere TBL1+stelsel eerder mogelijk is dan 2012, het jaartal dat ProRail in haar brief als vroegst mogelijke planning had gemeld. Ik kan u toezeggen dat ik op basis van dat antwoord, ProRail zal opdragen om zo snel als mogelijk TBL1+ in de infrastructuur in te bouwen, als vervanging van Krokodil. Om ervan verzekerd te zijn dat we in 2010, conform de doelstelling uit de 2^e Kadernota Railveiligheid, een operationeel treinbeïnvloedingssysteem hebben op de grensbaanvakken met België, houd ik vooralsnog vast aan de aanleg van Krokodil. Zou ik hier niet voor kiezen, dan zou er de komende jaren geen werkend treinbeïnvloedingssysteem zijn, omdat de meeste treinen pas de komende jaren worden uitgerust met TBL1+.

10

Heeft er inmiddels een overleg plaatsgevonden met uw Belgische ambtsgenoot over de mogelijke aansluiting van Roosendaal op de lijn Essen–Antwerpen? Zo ja, wat is het resultaat van dat overleg? Zo nee, wanneer gaat dit overleg plaatsvinden?

Ik heb op 10 maart 2010 overleg gehad met mijn Belgische collega's over de verbinding vanaf Roosendaal over conventioneel spoor. We hebben ten eerste gesproken over de mogelijkheden voor het doortrekken van de Belgische IC vanuit Charleroi en Essen naar Roosendaal. Dit blijkt lastiger dan eerder voorzien: er zijn forse investeringen nodig aan het Belgische materieel.

Daarnaast is er een te krappe keertijd in Roosendaal waardoor een robuuste dienstverlening tussen Roosendaal en Charleroi niet mogelijk is. Ten slotte, zo is mij door NMBS gemeld, vervoert de IC Charleroi–Essen het overgrote deel van zijn reizigers tussen Brussel en Antwerpen. Tussen Antwerpen en Essen is sprake van een veel kleinere reizigersmassa. In gevallen van vertraging tussen Brussel en Antwerpen keert deze IC daarom vaak al in Antwerpen om weer op tijd aan de start te verschijnen in Brussel. De investeringen gemoeid met aanpassing van het materieel, de beperkte keertijd en de onzekerheid van het tracédeel Antwerpen–Essen maken het voor de Belgische en Nederlandse spoorwegen moeilijk en kostbaar om deze trein door te trekken naar Roosendaal.

Daarom is gekeken of er een andere optie bestaat. Een alternatieve mogelijkheid is om een tweede maar snellere stoptrein te laten rijden tussen Roosendaal en Antwerpen. In die situatie zou een halfuursverbinding ontstaan. Doordat deze stoptrein in Antwerpen door de tunnel rijdt is deze ongeveer 7 minuten sneller dan de bestaande stoptrein. De reistijd van deze nieuwe stoptrein nadert hierdoor de reistijd van de eerst beoogde IC-verbinding vanaf Roosendaal.

Momenteel loopt het gesprek over de kosten en baten van het inleggen van deze nieuwe stoptrein. Zodra hierover een meer definitieve conclusie kan worden getrokken meld ik uw Kamer hierover terug.

11

Wat is uw inzet in uw overleg met uw Belgische ambtsgenoot over de bediening van Breda en Den Haag door de HSL? Welke consequenties gaat u er aan verbinden indien dat overleg (opnieuw) mislukt?

In mijn overleg van 10 maart 2010 met mijn Belgische collega heb ik over dit onderwerp een goed gesprek gehad waarbij vooruitgang is geboekt. Ik verwacht hierover medio mei meer te kunnen zeggen. Overigens is het zo dat de in 2005 gemaakte afspraken helder zijn: België dient het benodigde (20e) treinstel aan te schaffen en de NMBS moet meewerken aan de bediening van Den Haag–Breda–Brussel. In ruil

hiervoor ziet Nederland af van een financiële claim op België. Mocht dit onverhoopt toch niet het geval zijn, dan herleeft de claim en zal ik vervolgstappen nemen.

12

Betrekt u bij het overleg met uw Belgische ambtsgenoot over de Benelux-trein ook de optie om de huidige Benelux-trein (Brussel–Amsterdam) geheel te handhaven? Wat is uw inzet hierbij?

Het handhaven van de huidige Benelux-trein is tijdens verschillende Kamerdebatten besproken. Ik heb uw Kamer toen ook gemeld dat de Benelux-trein onderdeel is van een samenwerkingsverband tussen NMBS en NS, en dat ik geen formele beslissing kan nemen over het voortzetten van deze afspraken. Ik heb u ook altijd gezegd dat het altijd de bedoeling is geweest om de Benelux-trein uit de dienstregeling te halen zodra het vervoer tussen Amsterdam en Brussel over de HSL-Zuid van start gaat.

In mijn overleg met de Belgische minister Vervotte is handhaving van de Benelux-trein geen optie: enerzijds hebben HSA en NMBS het materieel dat nu op de Benelux-verbinding wordt ingezet nodig om de verbinding Amsterdam–Brussel over de HSL-Zuid te rijden. Anderzijds zou, bij twee parallelle verbindingen Amsterdam–Brussel, sprake zijn van een suboptimale en waarschijnlijk verlieslatende exploitatie. Om toch een goede verbinding Nederland–België via conventioneel spoor uit te breiden, naast de bestaande stoptrein Roosendaal–Antwerpen, wordt nu met de Belgische collega's overlegd over een tweede, snellere stoptrein. Zie ook de beantwoording van vraag 10. Ik zal met mijn Belgische collega afspreken om de komende jaren beide grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en België, zowel die over de HSL als via Roosendaal te evalueren, in lijn met de motie van Hijum (Kamerstuknummer 2004–2005, 22 026-224).

13

Kunt u aangeven hoe u in de periode van de overgang van het oude naar het nieuwe systeem van beprijzing van mobiliteit, de lastenneutraliteit voor bestuurders van zowel nieuwe als gebruikte auto's, en voor motorrijders gaat toetsen?

Op het moment dat een motorrijtuig valt onder de werking van de Wet kilometerprijs valt dit motorrijtuig niet langer onder de werking van de Wet MRB 1994. De stapsgewijze invoering van de kilometerprijs voor zowel nieuwe als gebruikte auto's is gekoppeld aan de eerste twee cijfers van het kenteken. Daarmee is een eenvoudige en objectieve grondslag voor invoering gevonden. Ook wordt op deze wijze bereikt dat in de overgangsfase de inkomsten van de BPM, de MRB en de kilometerbeprijzing niet te veel afwijken van die welke zouden worden gerealiseerd uit de MRB en de BPM zonder kilometerbeprijzing. Dit is niet alleen ingegeven vanuit het gelijkheidsbeginsel maar ook vanuit de zekerstelling van de opbrengst.

Dit principe van «gelijk oversteken» is vertaald in het basistarief, dat langzaam oploopt tot op het moment dat alle vaste autobelastingen zijn afgebouwd naar nul. Alle automobilisten tezamen betalen dan niet meer aan de kilometerprijs dan zij zouden betalen aan vaste autobelastingen zonder invoering van de kilometerprijs. Het uitgangspunt «gelijk oversteken» is beleidsneutraal omgezet per voertuigcategorie. Binnen de voertuigcategorieën wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders van nieuwe of gebruikte auto's. De onderscheiden voertuigcategorieën zijn: (i) personenauto's en bestelauto's van particulieren, (ii) bestelauto's van ondernemers, (iii) bestelauto's gehandicapten, (iv) vrachtwagens en

(v) bussen. Dat is ook het niveau waarop de lastenneutraliteit wordt getoetst middels de monitoring en evaluatie. Daarnaast zullen motoren MRB blijven betalen in plaats van de kilometerprijs. Lastenneutraliteit zal voor deze categorie derhalve niet in het kader van de kilometerprijs worden getoetst. Eventuele wijzigingen van de MRB voor motoren worden in het kader van het belastingplan aan uw Kamer voorgelegd.

14

Welke consequenties kan het controversieel verklaren van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) hebben voor de afbouw van de BPM?

Met het controversieel verklaren van Anders Betalen voor Mobiliteit worden het merendeel van de activiteiten in het kader van de kilometerprijs opgeschort. Dit zal ook doorwerken op de planning van de invoering van de kilometerprijs. De afbouw van de BPM, zoals vastgelegd in het Belastingplan is in hoge mate gekoppeld aan de planning van de invoering van de kilometerprijs. Het is aan het nieuwe kabinet hoe zij omgaat met de gewijzigde planning in relatie tot de afbouw van de BPM.

15

Wanneer kan de Kamer uw brief «prijsbeleid in planstudies», die onder zal gaan over de invoering van het spitstarief, tegemoet zien?

Dit onderwerp is door de Tweede Kamer controversieel verklaard. In het Spoeddebat over Anders Betalen voor Mobiliteit op 18 maart 2010 heb ik daarnaast aangegeven dat ik de genoemde brief niet meer naar de Tweede Kamer zal sturen.

16

Wanneer kan de Kamer de uitkomsten verwachten van het onderzoek naar het rijbewijshuis?

Samen met de minister van Justitie zal ik het rijbewijshuis nader bezien. Ik zal daarbij ook de mogelijkheid onderzoeken om de kaders voor beginnende bestuurders en ervaren bestuurders meer op elkaar af te stemmen. U wordt hierover voor het zomerreces van 2010 geïnformeerd.

17

Wat was de reactie op de brief die u mede namens de staatssecretaris van OCW aan alle middelbare scholen heeft verstuurd met het verzoek om aandacht te besteden aan verkeer in hun lesprogramma's?

De provincie en regionale overheden hebben, als coördinerende instanties voor verkeerseducatie, aangegeven dat de brief goed is ontvangen door de middelbare scholen. Een deel van de scholen kreeg met de brief een bevestiging dat ze terecht structureel aandacht besteden aan verkeerseducatie. Andere scholen zijn met de brief attent gemaakt op het belang van verkeerseducatie en in contact gebracht met hun regionale coördinator. Diverse scholen hebben in de brief aanleiding gezien om afspraken te maken over de inzet van een verkeerseducatieprogramma.

18

Wat was de reactie van de decentrale bestuurders op de wens van de Kamer om meer aandacht te besteden aan de stroefheid van wegmarkeringen om zodoende de veiligheid voor motorrijders te verbeteren?

In het NMB van maart 2009 heb ik de decentrale bestuurders gevraagd bij aanbestedingen voor de bij hen in beheer zijnde wegen te voldoen aan de stroefheidseisen, zoals die zijn opgenomen in de CROW-richtlijnen. Zij

hebben daar destijds kennis van genomen. In het NMB van 18 maart 2010 heb ik hen, mede naar aanleiding van een vraag van de heer Roemer in het AO Verkeersveiligheid op 16 december 2009, gevraagd of nu daadwerkelijk geen gladde wegmarkeringen meer worden toegepast. De decentrale bestuurders hebben mij toegezegd deze vraag op korte termijn schriftelijk te beantwoorden.

19

Wat is de stand van zaken van de kwaliteitsslag bij het CBR?

Ter verbetering van de kwaliteit van de taakuitvoering is de directie van het CBR begin 2010 een reorganisatie gestart. Deze reorganisatie zal naar verwachting medio juni 2010 worden afgerond. De reorganisatie is van groot belang omdat hiermee een belangrijke structurele verbetering van de publieke dienstverlening wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt een belangrijke stap gezet op weg naar een hernieuwde start voor het CBR. In het algemeen overleg CBR van 2 februari 2010 heb ik een onafhankelijk toekomstgericht onderzoek aangekondigd naar de stappen die aanvullend op de reorganisatie verder gezet moeten worden om de publieke taakuitvoering van het CBR structureel op een hoger niveau te brengen. Dit onderzoek zal leiden tot een verbeteragenda op basis waarvan concrete afspraken gemaakt zullen worden met de directie en Raad van Toezicht. Het onderzoek is op dit moment in voorbereiding. Ik zal de Kamer zoals toegezegd op korte termijn informeren over de vraagstelling en het onderzoeksbureau dat het onderzoek zal uitvoeren.

20

Wanneer kunt u de Kamer conform uw toezegging bij het AO CBR van 2 februari 2010 (Kamerstuknummer 29 398-202) informeren over de wijze waarop de doorgifte van informatie tussen de politie en het CBR sterk kan worden verbeterd? Kunt u aangeven hoe de situatie op dit moment is rond de stagnatie in het doorgeven van meldingen?

Zoals tijdens het AO CBR op 2 februari jongstleden toegezegd zal ik uw kamer mede namens mijn ambtsgenoten van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor 31 maart 2010 nader informeren over de wijze waarop de doorgifte van informatie over verkeersovertredingen tussen politie en het CBR kan worden verbeterd. Mijn ambtsgenoten van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hebben aangegeven dat oplossingsrichtingen liggen op het gebied van automatisering en landelijke communicatie en voorlichting binnen de politie.

21

Ten aanzien van de wettelijke geluidsgrenzen van Schiphol verwijst u naar de Luchtvaartnota. Deze is echter nog niet door de Kamer behandeld. Kunt u aangeven wat de status is van de wettelijke geluidsgrenzen van Schiphol?

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat het de bedoeling is om het in het Aldersadvies middellange termijn overeengekomen plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen vast te leggen in een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit. Thans zijn de bestaande wettelijke geluidsgrenzen voor Schiphol al vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit en deze zijn nog steeds van kracht.

22

Deelt u de mening dat de Alderstafel steeds meer het karakter krijgt van een permanente adviescommissie, naast (bijvoorbeeld) het CROS? Is er

volgens u een grens aan de duur en omvang van de werkzaamheden van de Alderstafel?

Nee, de Alderstafel Schiphol heeft specifieke taken die voortvloeien uit de aan de tafel gemaakte afspraken. Het gaat enerzijds om het monitoren van de voortgang en anderzijds om nadere uitwerking van de afspraken zoals bijvoorbeeld de nadere uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Op 20 mei 2009 heeft de heer Alders mij geïnformeerd over het werkplan van de Alderstafel ten behoeve van een ook door u gewenste voortvarende uitvoering van de gemaakte afspraken. Ik heb u het werkplan op 28 juli 2009 doen toekomen als onderdeel van de beantwoording van de kamervragen over de Luchtvaartnota. De CROS is een bij wet ingesteld overlegplatform met als taak om door overleg tussen betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Daarnaast heeft de CROS een wettelijke taak ten aanzien van het adviseren over experimenten, die tot doel hebben de hinder in de omgeving te beperken.

23

Kunt u aangeven waarom de website van de Geschillencommissie Luchtvaart nog niet verduidelijkt is op het punt van het verschil tussen annulering en vertraging?

De Stichting Geschillen Commissie (SGC) heeft laten weten dat zij haar website niet verder zal verduidelijken op het punt van het verschil tussen vertraging en annulering. In mijn brief van 17 februari heb ik u daarover geïnformeerd. De website van SGC geeft consumenten uitleg over de procedure voor het indienen van een klacht bij de geschillencommissie. Het doen van uitspraken over inhoudelijke aangelegenheden is aan de onafhankelijke arbitragecommissie. Daartoe behoort ook de beoordeling of er sprake was van een vertraging danwel een annulering. De consument kan zijn geschillen met een luchtvaartmaatschappij over zijn rechten gewoon indienen bij de geschillencommissie. Of het daarbij volgens de consument gaat om een vertraging of een annulering is niet bepalend voor het wel of niet kunnen indienen van een klacht en de verdere afhandeling daarvan.

24

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van uw toezegging, die u heeft gedaan in uw brief d.d. 6 februari 2009 (2009D05270) om samen met uw ambtsgenoten van VROM en Binnenlandse Zaken te gaan onderzoeken op welke wijze effectiever kan worden opgetreden tegen geluidsoverlast die het gevolg is van meer geluidsproductie dan wettelijk is toegestaan?

De aanpak van de geluidsoverlast door motoren en bromfietsen is een complexe zaak. Dat komt omdat vrij eenvoudig veranderingen aan het uitlaatsysteem kunnen worden aangebracht en omdat een effectieve handhaving een arbeidsintensief proces is. Om uit deze impasse te komen is in de tweede helft van 2009 een overleg gestart tussen betrokkenen. Dat heeft geresulteerd in de onderstaande aanpak. Vertegenwoordigers uit de brommer- en motorenbranche, van gemeentelijke overheden, politie en de VNG hebben afgesproken dat zij samen gaan werken aan een concreet programma om de geluidsoverlast door brommers en motoren aan te pakken. Na een initiatief van de VROM-inspectie samen met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat, spraken zij af om vanuit verschillende invalshoeken aan een oplossing te gaan werken. Er worden acties uitgewerkt vanuit de invalshoeken toezicht en handhaving, veiligheid, techniek en handel en bewustwording en draagvlak. Acties zijn

onder meer het gezamenlijk aanpakken van handhavingsbeleid in de regio, een landelijke training voor de politie voor het gebruik van door VROM ter beschikking gestelde geluidmeetapparatuur en een campagne door en voor de brommer- en scooterrijders. Dit jaar wordt die aanpak verder uitgewerkt.

25

Wanneer kan de Kamer de evaluatie ten aanzien van Bedienen op Afstand op kleine sluizen verwachten?

Op 19 maart jongstleden heb ik uw Kamer de betreffende evaluatie toegestuurd.

26

Waarom duurt het overleg met vervoerders rond het BLEVE-vrij rijden veel langer dan u eerder voorzag? Op welke wijze heeft u de optie om herroutering als maatregel in te zetten gebruikt bij de onderhandelingen met vervoerders?

In mijn brief van 5 maart 2010 (Kamerstuk 30 373, nr. 41) heb ik de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het overleg met de vervoerders en verladers over het zogenaamde «warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen». Het tempo van dat overleg wordt door betrokkenen met name gekoppeld aan het proces van de uitwerking van het Basisnet spoor, waarover ik de Kamer bij brief van 18 februari 2010 (Kamerstuk 30 373, nr. 40) heb geïnformeerd. Die uitwerking is een heel eind op streek, maar nog niet afgerond. Inzet van de optie om «herroutering als maatregel in te zetten» is als zodanig in het overleg met de vervoerders en verladers over het warme BLEVE-vrij rijden niet expliciet aan de orde geweest. Die optie wordt meegenomen in het andere traject, de uitwerking van het ontwerp Basisnet spoor. Dit is een van de redenen waarom de voortgang van beide processen parallel loopt.

27

Bent u bereid toe te zeggen om uiterlijk eind april 2010 te reageren op het voorstel van de GroenLinks-fractie «Een fiets voor een nummerplaat» (Kamerstuknummer 2009D58269), zoals dat aan u is uitgereikt tijdens het algemeen overleg Fietsen d.d. 19 november 2009?

De reactie op het voorstel «Een fiets voor een nummerplaat» neem ik mee in de brief waarin ik reageer op de 45 voorstellen uit de initiatiefnota fiets van de heer Atsma. Ik streef ernaar om de Kamer deze brief in de eerste helft van mei te doen toekomen.