

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 10

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 november 2004

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

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

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

1

Worden de doelstellingen van de beleidsagenda die bij de begroting van 2004 zijn gepresenteerd voor deze kabinetsperiode tussentijds geëvalueerd en zonodig bijgesteld?

De voortgang van de doelstellingen uit de beleidsagenda 2004 wordt gemonitord. De Tweede Kamer wordt door middel van de begroting en het jaarverslag hierover geïnformeerd. Bijstelling van de doelen kan aan de orde zijn indien doelbereiking niet langer realistisch wordt geacht of de doelstelling door een betere vervangen kan worden. Zo hebben voortschrijdende inzichten binnen de spoorsector er toe geleid dat de indicator met betrekking tot de spoorstoringen (TAO's) wordt heroverwogen. Op dit moment wordt onderzocht of deze indicator vervangen kan worden door een indicator, die meer rekening houdt met de gevolgen van de onregelmatigheden voor de klant (zie ook vraag 17).

2

Welke taakstelling heeft het ministerie van V&W opgelegd gekregen voor wat betreft de externe inhuur en hoe wordt deze de komende jaren gerealiseerd?

Bij de begrotingen van 2003 en 2004 zijn VenW taakstellingen opgelegd specifiek met betrekking tot externe inhuur. De omvang van deze taakstellingen bedraagt vanaf 2005 structureel € 9,2 mln per jaar. Daarnaast is aan VenW een aantal andere taakstellingen op het gebied van apparaatuitgaven opgelegd die ook effect zal hebben op de omvang van de inhuur. Bovendien is in het kader van het Ondernemingsplan RWS met ingang van 2005 een taakstelling op inhuur afgesproken. De taakstellingen zullen met name gerealiseerd worden door minder en goedkoper in te huren. Daarbij zal VenW gebruik maken van het Kabinetsplan «Meer Focus op Externe Inhuur» van het Actieprogramma Andere Overheid.

3

Wat was de omvang van de formatie van het ministerie van V&W in 2003 (uitgesplitst naar beleidsdepartement, Rijkswaterstaat (RWS) én Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW))?

De omvang van de personele formatie in 2003 bedroeg 14 600 fte. De onderverdeling daarvan is als volgt: 11 300 fte bij RWS, 1 040 fte bij Inspectie V&W, 500 fte bij KNMI en 1 760 fte bij het beleidsdepartement.

4

Welke taakstelling heeft het ministerie op zich genomen voor wat betreft de omvang van de formatie en wat is de beoogde omvang in 2007? In hoeverre is bij de realisatie van deze taakstelling daadwerkelijk sprake van het efficiënter uitvoeren of schrappen van taken? En in hoeverre is er sprake van overheveling van formatie (bijvoorbeeld naar het Delta-instituut), uitbesteding (PPS) of outsourcing (bijvoorbeeld van ICT-taken)?

V&W streeft een reductie van de omvang van het personeelsbestand in 2007 na van ruim 2 700 fte. Van dit aantal is circa 2 000 fte opgelegd door het kabinet. Met de reductie zal de omvang van het totale personeelsbestand uitkomen op ca. 12 000 fte. Invulling geschiedt niet via de kaasschaafmethode, maar door een gerichte aanpak met name gericht op het efficiënter uitvoeren van de taken. De acties, die uiteenlopen van het afschaffen van bureaucratie tot en met het overdragen van taken aan de markt, zijn vastgelegd in het Actieprogramma bij de Veranderopgave van Verkeer en Waterstaat en in ondermeer het Ondernemingsplan RWS.

5

Wanneer is een reactie te verwachten op de motie Van Hijum/Hofstra over de belastingen op automobiliteit? (Financiën)

De motie Van Hijum/Hofstra is beantwoord per brief van de minister van Financiën op 12 oktober 2004. De brief heeft als kamerstuknummer 29 644 nr. 7 gekregen.

6

Tijdens de behandeling van begroting van 2004 is onder andere toegezegd dat onder het Nederlandse EU-voorzitterschap inspanningen geleverd zouden worden ten behoeve van de luchtvaart op het gebied van een level playing field en het verminderen van de administratieve lastendruk. Kan aangegeven worden of deze inspanningen inmiddels al effect gesorteerd hebben?

Het belang van een level playing field voor de luchtvaart en het verminderen van de administratieve lastendruk zijn onderwerpen die op internationaal niveau de aandacht krijgen. Tijdens de Informele Transportraad op 9 en 10 juli 2004 was de bevordering van een internationaal level playing field voor de luchtvaart één van de aandachtspunten, waar tijdens de vergadering een hoge prioriteit aan werd gegeven. Ten behoeve van alle deelnemers, inclusief de Europese Commissie is een samenvattend document gemaakt dat beschouwd kan worden als de agenda voor de EU en de Lidstaten voor de komende jaren. Zo zijn bijvoorbeeld de securitymaatregelen als zorgpunt aangemerkt. Het voornemen bestond om tijdens het Nederlands voorzitterschap aan dit laatste zorgpunt in relatie tot «level playing field» aandacht te besteden. In vervolg op een interinstitutionele verklaring van de EP, EC en de Raad in 2002 over de kwaliteit en financiering van de beveiligingssystemen in de luchtvaart binnen de EU, is in opdracht van de EC een studie uitgevoerd naar de financiering van securitykosten met speciale aandacht voor de verdeling tussen overheid en marktpartijen. Het Nederlands voorzitterschap van de EU had aan de hand van de conclusies van de Raad een impuls willen geven aan een vervolgtraject na deze studie. Onder andere op basis van signalen van de Europese luchtvaartindustrie en op basis van de eerste resultaten van deze studie, leek de conclusie gerechtvaardigd dat er ten aanzien van securitykosten geen level playing field is tussen Europa en de VS en dat er binnen Europa ook aanzienlijke verschillen zijn in securitytarieven en de organisatie daarvan. Met het oog op eerlijke competitierregels en het streven naar een level playing field voor de luchtvaartsector, wordt transparantie in en harmonisatie van de wijze van berekening en financiering van securitykosten van belang geacht. Hierover zijn door de Nederlandse overheid gesprekken gevoerd met DGTREN en is inhoudelijke input geleverd om dit onderwerp op de agenda te zetten. Helaas heeft de Commissie de toegezegde mededeling naar aanleiding van de studie nog niet kunnen voltooien. De verwachting is dat één van de volgende voorzitterschappen, Luxemburg of het Verenigd Koninkrijk, de mededeling op de agenda zal plaatsen.

7

Kunt u aangeven welk bedrag door V&W aan bonussen zijn uitgekeerd in 2003? Kunt u een raming geven voor deze kosten in 2004 en 2005?

Op het totaal van de personele uitgaven van VenW ad circa € 1 mrd is in 2003 een bedrag van circa € 3.1 mln aan eenmalige toeslagen (variabele beloning) uitgekeerd (circa 0,3%). De verwachting voor 2004 en 2005 ligt ongeveer op hetzelfde niveau als 2003.

8

Is er geld uitgetrokken voor personal coaching van de staatssecretaris en/of de minister? Zo ja, hoeveel geld en bij welk begrotingsartikel?

Voor deze vraag verwijs ik naar het antwoord op de eerder gestelde schriftelijke kamervragen van de leden Kant en Van Bommel (Zittingsjaar 2003–2004; Aanghangsel der Handelingen nr. 1909).

9

Hoe worden pleziervaartuigen belast?

Er is geen sprake van algemene belastingen voor pleziervaartuigen, zoals motorrijtuigenbelasting. Wel wordt accijns betaald op benzine en diesel. Daarnaast moeten pleziervaartuigen (in sommige gevallen) betalen voor het gebruik van sluizen, bruggen en havens op niet-rijksvaarwegen. In het kader van het recreatiebeleid zal het Ministerie van LNV bezien wat de mogelijkheden zijn voor een watersportbijdrage i.o.m. V&W.

10

Hoeveel bedraagt de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof door de verkeer- en vervoersector in 2006 en 2010? Hoe groot is de verandering van de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof door deze sector als gevolg van de in de begroting aangekondigde beleidsveranderingen?

De uitstoot van CO₂ door de sector Verkeer & Vervoer bedraagt naar verwachting 36 megaton in 2006. De streefwaarde CO₂ voor 2010 bedraagt 38 Mton, deze wordt naar verwachting gerealiseerd. De maatregelen gericht op CO₂-reductie, te weten het programma Het Nieuwe Rijden en het CO₂-reductieplan, leveren resp. een CO₂-reductie op van 1 Mton in 2010 en naar verwachting 0,1 Mton in 2010. De uitstoot van NO_x en fijn stof door de sector verkeer en vervoer bedroeg in 2000 respectievelijk 280 en 20 kiloton. De uitstoot van NO_x door de sector verkeer en vervoer bedraagt naar verwachting in 2010 185 kiloton. De uitstoot van fijn stof door de sector verkeer en vervoer bedraagt naar verwachting 14 kiloton in 2010. Deze reducties worden bereikt door het beleid, onder andere verwoord in de Nota Verkeersemisseries en de Nota Erop of eronder.

11

In welk hoofdstuk en op welk artikel van de Rijksbegroting staan de kosten voor de plaatsing van de installaties voor trajectcontroles geboekt? Hoe hoog zijn die? Kunt u bijvoorbeeld aangeven per project (A2 Maarssen–Breukelen, A12 Utrecht–Den Haag etc.) wat de kosten zijn van de controle-infrastructuur?

De kosten voor de plaatsing van de installaties voor trajectcontroles staan op de begroting van Justitie geboekt. Justitie koopt de installaties. V&W krijgt van Justitie een vergoeding voor het beheer van de installaties. De vergoeding die van Justitie wordt ontvangen bedraagt vooralsnog ongeveer € 250 000 per jaar. Wanneer er meer installaties worden geplaatst zal de vergoeding van deze beheerkosten toenemen (artikel 01.01.04).

12

Zijn de portalen en de apparatuur voor trajectcontroles (door middel van kentekenherkenning) geschikt of geschikt te maken voor een vorm van beprijzing of tolheffing, analoog aan het systeem van congestion charging, binnen de randvoorwaarden van de Europese richtlijn 2004/52/EG?

Bedoelde Europese richtlijn voor interoperabiliteit van elektronische tolsystemen is hier niet van toepassing, omdat de bij de trajectcontroles gebruikte techniek geen communicatie met apparatuur in het voertuig

vereist. Overigens geldt dat het Openbaar Ministerie de trajectcontrole systemen heeft aangeschaft. Gezien de taak van het Openbaar Ministerie, zijn bij de Europese aanbesteding geen andere eisen geformuleerd dan die betrekking hebben op het vastleggen van verkeersovertredingen. De systemen zijn dan ook zo geleverd dat zij uitsluitend geschikt zijn voor (verkeers)handhaving. De vraag of de apparatuur geschikt te maken is voor vormen van beprizen is voor mij nu nog niet aan de orde. Ik heb het platform «Anders betalen voor mobiliteit» gevraagd om met maatschappelijk gedragen voorstellen te komen die bijdragen aan de doelstellingen van het Kabinet om de bereikbaarheid te verbeteren en die op voldoende maatschappelijke steun kunnen rekenen. Het platform komt in het voorjaar van 2005 met haar rapportage.

13

Tot 2008 moet het achterstallig wegonderhoud met 45 procent worden verminderd. Kan over de jaren 2004 tot en met 2007 een overzicht worden gegeven van het aandeel dat van deze opgave in elk jaar moet worden gerealiseerd? Wat is in elk jaar de verwachte vertraging op het hoofdwegennet (in voertuigverliesuren en ook uitgezet tegen het totaal aantal voertuigverliesuren) door de hiervoor benodigde wegwerkzaamheden?

De investeringsimpuls beheer en onderhoud rijkswegen is als volgt verdeeld over de jaren 2004 t/m 2007:

2004	2005	2006	2007
13%	22%	59%	100%

De verwachte vertraging door wegwerkzaamheden wordt uitgedrukt in het percentage files als gevolg van wegwerkzaamheden. In de afgelopen jaren was dit percentage ongeveer 5%. In 2004 is dit percentage ongeveer 4% voor de periode tot medio oktober. RWS doet er echter alles aan om de vertragingen als gevolg van wegwerkzaamheden te beperken door bijvoorbeeld vaker gebruik te maken van afsluitingen met omleidingen en/of door de afweging te maken om werkzaamheden 's nachts uit te voeren. Hierbij wordt enerzijds door verkeersmaatregelen getracht het verkeer optimaal te geleiden, anderzijds worden werkzaamheden zoveel als mogelijk op elkaar afgestemd (niet gelijktijdig op twee parallelle routes, geen werkzaamheden op omleidingsroutes etc.).

14

Hoe beïnvloedt de recente uitspraak van de Raad van State het tempo van ZSM (Zichtbaar-Slim-Meetbaar) en wat voor gevolg heeft dit voor de voor 2005 in de begroting opgenomen middelen?

In de brief van 29 oktober 2004 «Consequenties uitspraak Raad van State inzake A2/A58 Vught-Ekkersweijer» (DGP/WV/U.0403373) is uitgebreid ingegaan op de consequenties van de uitspraak van de Raad van State voor de spoedwetprojecten. Voor wat betreft de Begroting 2005 is aangekondigd dat de realisatie van de spoedwetprojecten A1 Watergraafsmeer-Diemen, A2/A58 Vught-Ekkersweijer, A27 Everdingen-Lunetten en A28 Utrecht-Leusden-zuid in 2005 zou starten. Van vertraging in de uitvoering van Fileplan ZSM -projecten hoeft geen sprake te zijn. In de brief aan de Tweede Kamer over de consequenties van de uitspraak van de Raad van State inzake de A2/A58 heb ik u geïnformeerd over het feit dat er geen mogelijkheden zijn de besluitvorming onder de spoedwet nog te versnellen en dat Verkeer en Waterstaat nu de mogelijkheden onderzoekt de uitvoering te versnellen.

15

Hoe wordt de doelstelling ten aanzien van de afname van de filezwaarte, bij weggedeelten waar projecten uit de Spoedwet wegverbreding worden uitgevoerd, geëvalueerd?

Er is een monitoringsprogramma opgezet om de effecten van de maatregelen van het fileplan ZSM te meten. Dit gebeurt zowel objectief als subjectief. Bij de spitsstroken wordt zowel gekeken naar het lokale effect alsmede naar de netwerkeffecten. Voor de openstelling wordt een nulmeting gedaan. Daarnaast voert VenW tweemaal per jaar een subjectieve (enquête en onderzoek) effectmeting uit bij weggebruikers.

16

Is de doelstelling punctualiteit spoor in 2007 van 87% nog actueel?

Ja, deze doelstelling is nog actueel.

17

Waar wordt de nieuwe doelstelling, gekoppeld aan de indicator klant-hinder, op gebaseerd? Betreft het een procentuele afname van deze «klanthinder» en zo ja gelden dezelfde percentages als bij de oude indicator voor 2007?

De indicator klanthinder die door ProRail en de NS wordt ontwikkeld, wordt gebaseerd op het aantal storingen, de duur van de storing en de mate waarin een onregelmatigheid effect heeft op de treindienst. Het is nu nog niet aan te geven of de procentuele afname dan wel de absolute afname gemeten zal worden. Wel is het de intentie om de nieuwe indicator vergelijkbaar te maken met de oude indicator TAO reductie.

18

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot de A4 Delft – Schiedam? Hoe groot is het beschikbare budget? Is dat voldoende voor realisering van het gehele project?

De startnotitie voor het project A4 Delft–Schiedam is in maart 2004 ter inzage gelegd. De richtlijnen zijn in juli 2004 gepubliceerd. Op dit moment wordt gewerkt aan de Trajectnota/MER. De terinzagelegging van de Trajectnota/MER-fase is voorzien voor de tweede helft van 2005. Het in de ontwerpbegroting aangegeven beschikbare budget voor de weg is € 468 mln. Inmiddels heeft de voorzitter van de adviescommissie IODS aangegeven dat zij op basis van gemaakte bestuurlijke afspraken meent, dat er sprake zou moeten zijn van een taakstellend budget van 475 mln. (prijspeil 2003). Dit zal ik betrekken bij het bestuurlijk overleg over het MIT. Over de uitkomst daarvan zal ik u voor de MIT-behandeling berichten.

19

Kunt u een opsomming geven van de benuttingmaatregelen ter verhoging van de capaciteit van het vaarwegennet? Kan tevens een overzicht geven van de bijbehorende kosten?

Met benuttingsmaatregelen vaarwegen worden de (aanleg)projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) bedoeld. Deze projecten zijn immers gericht op een betere benutting van de huidige vaarwegen en niet op het aanleggen van nieuwe verbindingen (met als enige uitzondering de omlegging Zuid-Willemsvaart). Voor het overzicht van deze projecten en bijbehorende kosten verwijs ik naar het MIT.

20

Waaruit bestaat het pakket van gedragsmaatregelen en maatregelen aan het voertuig dat u heeft ontwikkeld voor bestelwagens ter verhoging van de verkeersveiligheid?

Het pakket maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid van bestelverkeer bestaat uit:

- Snelheidsbeperking: beoogd wordt om het bestelwagenpark op korte termijn te voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen.
- Aanvullende rijopleiding: de rijvaardigheden van chauffeurs zijn vaak goed, maar om een juiste risicoperceptie en attitude in het verkeer te krijgen is een aanvullende opleiding nodig. Bijvoorbeeld een verkorte variant op de vakopleiding goederenvervoer.
- Faciliteren branche bij het nemen van de eigen verantwoordelijkheid door de safety-scan, veiligheidscertificaat (zie ook brief aan de Tweede Kamer van 17 september 2004).

21

Kan een nadere toelichting worden gegeven op het begrip veiligheidsmanagement?

Veiligheidsmanagement bij Verkeer en Waterstaat heeft tot doel om de aanpak van (on)veiligheid op alle terreinen van het Ministerie te vergelijken en kennis te bundelen om zo het veiligheidsbeleid te verbeteren. Zo worden alle kritische processen op het gebied van veiligheid in kaart gebracht, de risico's geïnventariseerd en waar nodig verbeteracties ondernomen. Ook wordt de ketenverantwoordelijkheid op de diverse terreinen beschreven en worden afspraken gemaakt met verantwoordelijken in de veiligheidsketen.

22

Kunt u een inventarisatie geven van de ontwikkeling van de budgetten die provincies en kaderwetgebieden vanaf 2000 tot en met 2005 beschikbaar stellen in het kader van verkeersveiligheid?

De sturingsfilosofie van het rijk is erop gericht om niet te sturen op te nemen verkeersveiligheidsmaatregelen op regionaal en lokaal niveau en hoeveel geld provincies en kaderwetgebieden investeren in verkeersveiligheid, maar op een te behalen doelstelling ten aanzien van slachtofferreductie. Vooruitlopend op de Brede Doeluitkering in 2005 is er het Interimbesluit Duurzaam Veilig dat geldt in de periode 2001 t/m 2004. Op basis daarvan is aan provincies en kaderwetgebieden een tegemoetkoming in de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid verstrekt. Met de inwerkingtreding van de BDU in 2005 worden met de provincies en kaderwetgebieden afspraken gemaakt over te behalen regionale subdoelstellingen verkeersveiligheid. Naast de rijksbijdrage is afgesproken dat de decentrale overheden zelf ook een substantiële bijdragen leveren.

23

Welke uitgangspunten worden bij de PKB Ruimte voor de Rivier gehanteerd?

Uitgangspunt voor de PKB Ruimte voor de Rivier zijn de wettelijke normen zoals vastgelegd in de Wet op de Waterkering. Dit betekent dat uiterlijk in 2015 16 000 m³/s Rijnwater veilig kan worden afgevoerd. Voor het realiseren van deze veiligheid dient in de PKB een goede mix van ruimtelijke en technische maatregelen te worden geformuleerd. Deze maatregelen moeten passen binnen een langetermijnvisie op de toekomst.

stige beveiliging van het rivierengebied. Deze langetermijnvisie maakt tevens duidelijk welke maatregelen voor de verdere toekomst nodig kunnen zijn. De tweede doelstelling van de PKB betreft het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied. Een uitgebreide beschrijving van randvoorwaarden en uitgangspunten voor de PKB Ruimte voor de Rivier is opgenomen in de startnotitie MER en in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages naar de Tweede Kamer.

24

Wanneer wordt de PKB Ruimte voor de Rivier naar de Tweede Kamer gestuurd?

De Staatssecretaris heeft op advies van de stuurgroep Ruimte voor de Rivier besloten meer tijd uit te trekken voor de voorbereiding van de PKB Ruimte voor de Rivier. Deel I van de PKB – het Kabinetsovoornemen – kan naar verwachting medio 2005 worden afgerond en zal dan naar de kamer worden verzonden. Deel III van de PKB – het Kabinetbesluit – zal naar verwachting in 2006 voor formele behandeling aan de kamer worden aangeboden.

25

Wat wordt bedoeld bij de PKB Ruimte voor de Rivier met de voorbereiding van de inrichtingsfase?

De PKB beschrijft de maatregelen en hun effecten in principe op strategisch niveau. Dit betekent dat de locatie van de maatregelen wordt vastgelegd, maar het gedetailleerde ontwerp nog niet. De planvorming is hiermee niet afgerond. Wanneer de PKB is vastgesteld, worden vervolgproucedures doorlopen die zich richten op de uitwerking van maatregelen in inrichtingsplannen en ontwerpen. Per inrichtingsplan zal een gedetailleerd Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Dit wordt de inrichtingsfase genoemd. Pas wanneer deze procedures zijn doorlopen, zullen de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd.

26

Welke doelen worden beoogd bij convenanten en contracten in het kader van medefinanciering en uitvoering van de PKB Ruimte voor de Rivier?

Het doel van de conventanten en contracten is om (financiële) afspraken over publiekpubliek en publiekprivate samenwerking vast te leggen. De ambitie is om – uitgaande van het beschikbare Rijksbudget voor veiligheid – met medefinanciering (PPS) meer ruimtelijke en gedragen maatregelen uit te kunnen voeren.

27

Wat is het totale budget van het traject Ruimte voor de Rivier.

Voor het project Ruimte voor de Rivier is in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van 1,929 miljard euro (pp 2004) gereserveerd.

28

Wat wordt specifiek uitgegeven voor overhead, no-regret uitvoeringsprojecten en maatregelen in het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier?

Aan de projectorganisatie Ruimte voor de Rivier is 39,8 miljoen Euro beschikbaar gesteld voor het opstellen van PKB tot en met deel IV. Voor de no-regret uitvoeringsprojecten Hondsbuokse Pleij en de Zuiderklip is totaal 51,5 miljoen Euro gereserveerd. Voor planstudie lopende projecten is totaal 17,4 miljoen Euro beschikbaar gesteld. Dit betekent dat voor de

realisatie van maatregelen totaal 1,820 Miljard Euro resteert. Hiervan dienen ook de planstudies in de inrichtingsfase te worden gefinancierd. (bron 4e Voortgangsrapportage Ruimte voor de rivier)

29

Welke gevolgen heeft het EU-hoogwaterinitiatief voor het traject Ruimte voor de Rivier, zowel inhoudelijk als procedureel?

De lidstaten van de Europese Unie vinden het noodzakelijk om gezamenlijk actie te nemen om het risico op overstromingen voor maatschappij, infrastructuur en milieu te verminderen en de schade naar aanleiding van overstromingen zoveel mogelijk te beperken. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het effect van klimaatverandering op de lange termijn. Het project Ruimte voor de Rivier past prima binnen deze doelstelling van het EU-hoogwaterinitiatief. Er zijn daarom geen inhoudelijke of procedurele gevolgen.

30

Kunt u toelichten wat wordt bedoeld met «Er zijn grenzen gesteld aan de milieu- en veiligheidseffecten van het vliegverkeer op Schiphol. V&W houdt Schiphol aan die grenzen»? Dit mede in het licht van het schrappen van de normen voor externe veiligheid en het recente ARK-rapport over de IVW? (Vrom)

De grenzen waar op gedoeld wordt op het punt van de externe veiligheid zijn diegenen die thans opgenomen zijn in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol i.c. de grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht, en het Luchthavenindelingbesluit i.c. de sloopzones en overige milieuzones waarin beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze grenzen worden gehandhaafd. De effectiviteit van de normstelling wordt meegenomen in de evaluatie van het Schipholstelsel (motie Baarda). Met het schrappen van normen voor externe veiligheid wordt gedoeld op de voorgenomen wetwijziging «standstill-groepsrisico». Een standstill voor het groepsrisico ten opzichte van 1990 blijkt niet realistisch; niet op grond van een bepaling met een statistisch rekenmodel en ook niet op grond van een statistisch causaal model. In de voorgenomen wetwijziging wordt voorgesteld om een alternatief groepsrisicobeleid uit te werken. Het recente rapport van de Algemene Rekenkamer heeft betrekking op werkwijze en processen binnen de Luchtverkeersleiding Nederland. Vanwege de grote internationale component van de luchtverkeersleiding is een groot aantal normen en prestatie-eisen gebaseerd op internationale regelgeving, zoals onder meer vastgesteld in ICAO-verband. Nationaal zijn er eisen vastgesteld ten aanzien van het kwaliteits- en veiligheidssysteem van LVNL. In het kader van Eurocontrol wordt gewerkt aan het ontwikkelen van kwantitatieve veiligheidseisen.

31

Welke innovatieprogramma's wordt door u opgezet met betrekking tot het voldoen aan normen voor geluid en luchtkwaliteit?

De innovatieprogramma's zijn niet primair opgezet om aan de normen te voldoen. Daar is (Europese) en nationale wet- en regelgeving voor. De innovatieprogramma's zijn wel bedoeld om op een mogelijk snellere en in ieder geval veel goedkopere manier de geluidsoverlast en luchtkwaliteitsproblematiek aan te pakken. De inzet op bronbeleid – waarover ook in het Algemeen Overleg op 4 november 2004 is gesproken – staat daarbij centraal. Bij het Innovatieprogramma Geluid – dat reeds een tweetal jaren loopt – worden bijvoorbeeld maatregelen als stille wegdekken (DZOAB, Dunne deklagen ed), stille remsystemen voor treinen, raildempers en dergelijke doorontwikkeld. De opzet van het Innovatieprogramma Lucht-

kwaliteit is nog in ontwikkeling. Daar hoop ik u op korte termijn meer over te kunnen vertellen.

32

Wat zullen de kosten zijn voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water in 2005 en de opvolgende jaren?

In de eerder aan de Kamer aangeboden notitie «Pragmatische implementatie» wordt toegelicht dat Nederland kiest voor een pragmatische uitvoering. Toch zal ook deze pragmatische uitvoering een forse extra opgave opleveren ten opzichte van de bestaande beleidspraktijk. Op mijn verzoek heeft het Centraal Planbureau (CPB) in oktober geprobeerd op basis van de huidige inzichten een schatting te maken van de kosten maar ook de baten van de implementatie van de KRW [zie bijlage]. De KRW-kosten worden hierin per sector belicht. Het CPB bevestigt dat de kosten en baten van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water nu nog niet goed in te schatten zijn. Deze zijn namelijk sterk afhankelijk van de benodigde maatregelenpakketten die in de periode naar 2009 vorm krijgen. Zoals eerder aan de Kamer toegezegd zal ik zo snel er meer duidelijkheid komt over het maatregelenpakket een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) laten opstellen met inachtneming van de in de CPB studie aangegeven aandachtspunten. Deze MKBA zal zeker vóór het vaststellen van het maatregelenpakket in het stroomgebiedbeheersplan beschikbaar zijn.

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen

- De Kaderrichtlijn water (KRW) is een complexe richtlijn die uitgevoerd wordt op het niveau van (internationale) stroomgebieden. De precieze gevolgen van invoering zijn op dit moment nog moeilijk in te schatten.
- Voor sommige sectoren kunnen die gevolgen evenwel ingrijpend zijn. Dit geldt vooral voor economische sectoren die intensief gebruik maken van de fysieke omgeving, zoals de landbouw.
- Mede daarom is er bij de concrete invulling van de richtlijn alle redenen om de in de richtlijn geboden mogelijkheden van fasering en lagere doelen te benutten en voorlopig te streven naar minimale normen en naar afwijkingen naar beneden. Een dergelijke beleidskeuze is een goed voorbeeld van een «no regret policy». Als later namelijk blijkt dat strengere normen toch gemakkelijk haalbaar zijn, kan daar alsnog toe worden besloten.
- Om dit te bewerkstelligen is het van essentieel belang om tijdig over gedetailleerde en juiste analyses van de economische gevolgen van invoering van de richtlijn te beschikken.
- Het begrip «level playing field» kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Bij gelijke emissies per oppervlakte-eenheid (in plaats van per eenheid product), wordt een dicht bevolkt land als Nederland, waarin intensief gebruik gemaakt wordt van de fysieke omgeving, aanzienlijk zwaarder getroffen dan een dun bevolkt land. Om eenzelfde emissie per oppervlakte eenheid te realiseren, moeten per eenheid product de ongewenste emissies namelijk sterker worden teruggedrongen. Meestal zal dit tot een meer dan proportionele kosten-toename leiden.
- Tegenover verwachte kosten staan ook baten. Door maatregelen in andere lidstaten zal de kwaliteit van de instroom van water in ons land drastisch verbeteren. Hiervoor behoeven in Nederland geen kosten te worden gemaakt. In zijn algemeenheid zullen gebruikers, zoals de landbouw, de watergebonden recreatie en de drinkwaterwinning, profiteren van een verbeterde waterkwaliteit.

1. Inleiding

Per brief van 1 september jl. is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan het CPB het verzoek gedaan om een kwalitatief oordeel te geven over de directe kosten van de kaderrichtlijn water. Daarnaast bevat de brief het verzoek om een beschrijving van de belangrijkste beslismomenten voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de kaderrichtlijn. Beide punten komen in deze notitie aan de orde.

Indien de verwachte maatschappelijke baten van een maatregel, de verwachte maatschappelijke kosten ervan overtreffen, dan is het aantrekkelijk om tot invoering van die maatregel over te gaan. Met baten en kosten worden vanzelfsprekend niet alleen baten en kosten bedoeld die in een geldbedrag kunnen worden uitgedrukt. Ook baten en kosten waarvoor dit niet of nauwelijks mogelijk is, zoals, bijvoorbeeld, de baten en de kosten die met de kwaliteit van de leefomgeving samenhangen, zijn relevant. Verondersteld mag worden dat bij de acceptatie van de *kaderrichtlijn water*, de KRW, er van uit is gegaan dat de baten, die vooral op het terrein van milieu en ecologie liggen, de kosten van invoering overtreffen.

Een interessante vraag aan de vooravond van de implementatie van de KRW is, of dit daadwerkelijk zo is. Op dit moment kan op die vraag *geen* definitief antwoord worden gegeven. Zelfs niet in ruwe termen, bijvoor-

beeld als uitkomst van een zogeheten «quick scan» kosten-batenanalyse. Hiervoor zijn twee redenen:

- Ten eerste is de KRW, zoals de naam al zegt, een *kaderrichtlijn*. De richtlijn geeft de kaders aan waarbinnen een verdere invulling plaats moet vinden. Alvorens meer expliciete en kwantitatieve uitspraken over de kosten en de baten van invoering kunnen worden gedaan, dient de richtlijn eerst met concrete maatregelen te zijn ingevuld.
- In de tweede plaats is de invloed van de kaderrichtlijn zo verstrekkend dat, zelfs als een meer concrete invulling van de richtlijn voorhanden zou zijn, de vaststelling van de baten en de kosten, de explicitering dus van de gevolgen, een zeer groot en complex project is. Uitvoering van dit project zal een aanzienlijke tijd in beslag nemen. Bovendien zal expertise van uiteenlopende aard nodig zijn. Behalve economische kennis van de toegepaste kosten-batenanalyse, is eveneens diepgaande kennis nodig van ecologie, milieu, bodem, landbouw, industrie, waterkwaliteit, wetgeving enz. om enigszins betrouwbare uitspraken over de gevolgen te kunnen doen.

In deze notitie zal op twee zaken worden ingegaan:

- Ten eerste zal, in zeer algemene termen, geprobeerd worden enige duidelijkheid te verschaffen over (vooral) de kosten. Doel is om een zo'n reëel mogelijk beeld van de gevolgen van de invoering van de KRW te schetsen. Welke sectoren zullen het meest worden getroffen? In hoeverre zullen zij in staat zijn kosten af te wentelen op derden? En waar zullen de negatieve welvaartseffecten dan terecht komen? Ook zal op kennislacunes worden gewezen die een kwantitatief antwoord op de vragen nog niet mogelijk maken. De baten zoals het behoud van ecosystemen en de preventie van schaden door verontreinigd water worden, vanwege een gebrek aan concrete informatie, niet verder uitgewerkt in deze notitie.
- Ten tweede zal beknopt worden ingegaan op de wijze waarop een kosten-batenanalyse (kba) van de KRW zou moeten worden aangepakt. Het is in dit verband van belang dat, binnen (streng) randvoorwaarden, de EU-lidstaten zelf invulling mogen geven aan de KRW. Eén van die randvoorwaarden is dat de invoering van de KRW volgens een strikt tijdschema zal moeten verlopen. Een andere randvoorwaarde is dat uitstel of afwijkingen van de norm voldoende gemotiveerd moeten zijn. Om maximaal van de beleidsruimte die de KRW geeft te kunnen profiteren, moet daarom ruim voor de invoering van de te nemen maatregelen duidelijkheid bestaan over de kosten en baten van die maatregelen. Gewezen zal worden op de belangrijkste beslismomenten.

2. De KRW: kosten

Het uiteindelijke doel van de kaderrichtlijn water is om de ecologische en de milieukwaliteit van de fysieke omgeving te verbeteren resp. om deze niet verder te laten verslechteren. De KRW richt zich zowel op het oppervlaktewater als op het grondwater. De richtlijn moet door alle lidstaten worden ingevoerd.

Deze beknopte karakterisering geeft aanleiding tot de volgende drie economische observaties:

1. De kosten van invoering van de richtlijn zullen voor landen die het meest intensief van de fysieke omgeving gebruikmaken, in beginsel het grootst zijn. De toevoeging «in beginsel» duidt op het feit dat, zoals gezegd, lidstaten enige ruimte hebben bij de uitwerking van de richt-

lijn. Toch mag in zijn algemeenheid worden gesteld dat de benodigde inspanningen in een land als Nederland, met verhoudingsgewijs veel economische activiteiten per oppervlakte-eenheid, veel groter zullen zijn dan in een land waarin de druk op de fysieke omgeving veel minder groot is, zoals bijvoorbeeld in Zweden. Ter illustratie: uitgedrukt *per oppervlakte-eenheid* is het bruto nationaal product in Nederland bijna 20 maal en het aantal inwoners bijna 22 maal groter dan in Zweden.

Juist vanwege de grote verschillen in bevolkingsdichtheid en, in samenhang daarmee, de bestaande grote verschillen in het economisch gebruik van de fysieke omgeving, is het bepaald niet vanzelfsprekend om het begrip «level playing field» te definiëren als «gelijke verliezen per km²». Iedere economische activiteit die gebruik maakt van de fysieke omgeving leidt (per definitie) tot verliezen, waarbij een bepaald niveau worden die verliezen veelal als maatschappelijk ongewenst bestempeld. Een intensief gebruik van de omgeving impliceert dus, verhoudingsgewijs, grote (ongewenste) verliezen per oppervlakte-eenheid.

Bovendien nemen de kosten van terugdringing van die verliezen naar een zeker emissieniveau per oppervlakte-eenheid, veelal meer dan proportioneel toe voor een land dat intensief gebruik maakt van zijn omgeving.

Vanuit een milieu-optiek is het daarbij nog van belang te beseffen dat een *grote milieudruk per oppervlakte-eenheid* heel goed samen kan gaan met een, verhoudingsgewijs, *geringe milieudruk per eenheid product*. Het bestrijdingsmiddelengebruik door de Nederlandse glastuinbouw is hier een voorbeeld van: per oppervlakte-eenheid is het gebruik relatief hoog, per eenheid product is het daarentegen betrekkelijk laag.

2. Economische activiteiten die, gezien hun aard, sterk verweven zijn met de fysieke omgeving zullen, in zijn algemeenheid, meer hinder van de richtlijn ondervinden dan activiteiten die dat niet zijn. Dus, de effecten van de KRW op de landbouw, de industrie en de bouw zullen groter zijn dan de effecten op de dienstensector.
3. Tot slot doet het vanuit een economisch gezichtspunt waarin het streven naar maximale welvaart, in de brede betekenis van het woord, centraal staat, enigszins merkwaardig aan om invoering van een richtlijn te onderschrijven zonder dat duidelijk is *wat* in grote lijnen de economische gevolgen ervan zullen zijn en *wie* die gevolgen vooral zullen moeten dragen.

Wat kan er, tegen de achtergrond van deze algemene observaties, in kwalitatieve termen over de economische gevolgen voor de belangrijkste bedrijfstakken en andere maatschappelijke sectoren worden gezegd?

Landbouw

Bij de beoordeling van de gevolgen van de KRW voor de landbouw moet vanzelfsprekend rekening worden gehouden met de effecten van al bestaande wetgeving en afspraken, zoals de nitraatrichtlijn en het convenant gewasbeschermingsmiddelen. Het is, gegeven die wetgeving en afspraken, momenteel niet duidelijk *in welke mate* een verdere aanscherping van emissienormen dan nog nodig is. Wel zal iedere aanscherping, die verder gaat dan de emissie- en verliesnormen die besloten liggen in de nitraatrichtlijn, het convenant gewasbeschermingsmiddelen e.d., vermoedelijk progressief hogere kosten voor de meeste bedrijven met zich meebrengen. De internationale handelbaarheid van landbouw- en voedselproducten, gecombineerd met het feit dat de concurrerende producenten buiten Nederland veel minder last zullen

hebben van aangescherpte normen, maken het bovendien niet aannemelijk dat de kosten van de KRW aan de afnemers kunnen worden doorberekend.

Ook lijkt op voorhand te mogen worden geconcludeerd, dat, zelfs bij een milde invulling van de richtlijn, de economische groei van de dierlijke sectoren en de (overige) grondgebonden landbouw door de KRW nog verder aan banden wordt gelegd.

Tegenover de kosten is de landbouw ook een sector die bij uitstek zal profiteren van schoon water. Deze baten zullen vooral tot uitdrukking komen in lagere kosten, en veel minder in extra groei.

Gevolgen volgens Alterra-studie

Dat de gevolgen van de KRW voor de landbouw in potentie zeer ingrijpend kunnen zijn, blijkt bijvoorbeeld uit het onderzoek dat Alterra vorig jaar heeft uitgevoerd.¹ Een invulling van de richtlijn, zonder benutting van fasering of lagere doelen, betekent, volgens dit onderzoek, het praktische einde van de Nederlandse landbouw. Een eventuele «ondergang van de landbouw» zou ook het einde inluiden van grote delen van de rest van het agro-complex, waartoe het scala van toeleverende en verwerkende bedrijven wordt gerekend dat aan de Nederlandse landbouw is verbonden (zuivelsector, vleesverwerkende industrie, transportbedrijven, veevoederbedrijven enz.).

Nu mag bij onevenredig hoge kosten een mildere invulling aan de KRW worden gegeven dan waarvan Alterra is uitgegaan, zij het dat die mildere invulling wel voldoende gemotiveerd moet zijn.

In «de wandelgangen» wordt de Alterra-studie bekritiseerd omdat effecten van bestaande maatregelen, bijvoorbeeld die van de nitraatrichtlijn, ten onrechte op het conto van de KRW worden geschreven. De tijd ontbrak om de Alterra-studie gedetailleerd te evalueren. Zover kon worden nagegaan, is dit ook niet door anderen gebeurd. Wel worden zowel in het Landbouw-Economisch Bericht 2004 als in de Milieubalans 2004, de resultaten van de Alterra-studie enigszins genuanceerd, al wordt in beide publicaties ook gewezen op de mogelijke verregaande consequenties van de KRW voor de Nederlandse landbouw.² Wat ook de beperkingen van de Alterra-studie mogen zijn, er mag in ieder geval uit worden geconcludeerd dat Nederland er belang bij heeft om voor de landbouw voor een zo mild mogelijke invulling te kiezen. Mocht in een latere fase blijken dat zonder al te veel extra kosten, gemakkelijk meer milieuwinst kan worden behaald, dan kan dit altijd nog door additioneel nationaal beleid worden bewerkstelligd.

Mutatis mutandis geldt dit ook voor de aan deze landbouwsectoren gelieerde onderdelen van het agro-complex, zoals de vleesverwerkende bedrijven, de zuivelindustrie, transporteurs van agro-producten enz. Voor de glastuinbouw is vooral van belang in hoeverre deze sector zich, door technologische ontwikkelingen, kan ontwikkelen tot een efficiënte en zo goed als volledig «schone» bedrijfstak, zonder dat hier al te veel extra kosten voor behoeven te worden gemaakt.

Over dit laatste kan nog niet heel veel met zekerheid worden gezegd.

Bouw

De bouwsector verwerkt grote hoeveelheden materialen. Per definitie gaat dit gepaard met verliezen. Een deel daarvan komt na kortere of langere tijd in het grondof oppervlaktewater terecht. Op tweeërlei wijzen kan de sector de schade hiervan verminderen: door zuiniger om te gaan met materialen en door het zoveel mogelijk uitbannen van het gebruik van de meest schadelijk materialen.

Van de regelgeving die dit moet bevorderen resp. bewerkstelligen, zal hoe dan ook een prijsopdrijvend effect op de bouwkosten uitgaan. Over de omvang van dit effect kan, zonder dat precies bekend is hoe die regelgeving er uitziet, niets worden gezegd. Er mag vanuit worden gegaan dat de kostenstijging aan de afnemers (de consumenten) zullen worden doorbe-

¹ Zie Bolt, F. van der, R. van den Bosch en anderen, «Aquarein: gevolgen van de Europese kaderrichtlijn water voor landbouw, recreatie en visserij», Alterra, Wageningen, 2003.

² Zie Landbouw-Economisch Bericht, LEI, Den Haag 2004, p. 104; Milieubalans, 2004, RIVM, Bilthoven 2004, p. 112.

rekend. In de vorm van hogere prijzen zullen zij aldus met de negatieve welvaartseffecten van de maatregelen worden geconfronteerd. Indien de voorschriften uit hoofde van de KRW alleen voor nieuw te bouwen woningen en overige gebouwen gaan gelden en niet voor bestaande bebouwing), mag tevens worden verwacht dat als gevolg van de kostprijsstijging, ook de prijzen van bestaande woningen en overige gebouwen (iets) omhoog zullen gaan.

Industrie

Wat voor de bouwsector geldt, geldt ook voor de industrie. Nieuwe wet- en regelgeving die tot een vermindering van emissies moet leiden, zal, normaliter, tot kostprijsverhoging leiden. Indien de maximaal toegestane emissies *per eenheid product* voor de Nederlandse industrie gelijk zijn aan die in andere EU-landen, kan van een *level playing field* op EU-niveau worden gesproken. Indien de maximaal toegestane emissies worden afgeleid van maximale emissies per waterlichaam, dan is de kans groot dat, gezien de relatieve *industriedichtheid* van Nederland (per oppervlakte-eenheid), Nederlandse bedrijven met zwaardere regelgeving te maken krijgen dan bedrijven in de overige EU-lidstaten. In zo'n situatie zal de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie binnen de EU verslechteren. In ieder geval mag worden verwacht dat de positie van de Europese industrie op mondiaal niveau dan (iets) achteruit zal gaan. De kostprijsverhogingen zullen niet, of hoogstens voor een deel, aan de afnemers kunnen worden doorberekend. De directe gevolgen zullen daarom groter zijn voor de producenten binnen de EU dan voor de EU-consumenten. Voor de consumenten kan, in de meeste gevallen, een niet binnen de EU geproduceerd alternatief product gekocht worden. Tegenover het kostprijsverhogend effect van de strengere normen, staan besparingen van zuiveringskosten. In hoeverre deze besparingen de extra kosten zullen compenseren is zonder gedetailleerde kennis over de precieze maatregelen niet vast te stellen.

Verkeer en vervoer

Zowel het scheepsverkeer als het wegverkeer belasten het grond- en/of oppervlaktewater met ongewenste stoffen. De KRW zal vermoedelijk tot nieuwe voorschriften of aanscherping van bestaande regelgeving leiden. In zoverre de internationale concurrentie met eenzelfde verscherpte regelgeving te maken krijgt, zal er geen sprake zijn van een verslechtering van de relatieve concurrentiepositie. In zo'n situatie mag ook worden verwacht dat het kostprijsverhogende effect aan de uiteindelijke afnemer, te weten de consument, zal worden doorberekend. Dit is vanzelfsprekend een maatschappelijke kostenpost.

Bestrijdingsmiddelengebruik door gemeentes

Behalve de landbouw zijn ook de gemeentes grootverbruikers van bestrijdingsmiddelen. Het stoppen of verminderen van het gebruik zal onvermijdelijk tot hogere kosten leiden die aan de burgers zullen worden doorberekend.

Riolering en rioolwaterzuiveringsinstallaties

De KRW zal tot een stijging van de kosten van zuivering leiden. Volgens de zogeheten ambitienota¹ zullen de extra kosten per jaar bij volledige implementatie zo'n 600 miljoen euro bedragen, ofwel een stijging van zo'n 37 euro per inwoner. Daarbij zij nog aangetekend (i) dat volgens de Unie van Waterschappen dit bedrag, gezien de vele onzekerheden, gemakkelijk een factor twee hoger kan liggen; en dat (ii) los van de KRW, volgens het IBO

¹ «Pragmatische Implementatie Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland; van beelden naar betekenis», KST76187, Sdu Uitgevers, Den Haag, 2004.

«Bekostiging Waterbeheer», de kosten van riolering en afvalwaterzuivering voor de burger, op termijn toch al met 500 miljoen euro per jaar zullen stijgen.

Tot slot

De opsomming van de belangrijkste kosten, die gebaseerd is op de ambitienota, is, behalve (vooral) kwalitatief van aard, ook anderszins ruw en niet noodzakelijk volledig. «Ruw» omdat het geschetste beeld per sector niet voor alle subsectoren en/of individuele bedrijven behoeft te gelden. «Onvolledig» omdat ook andere dan de genoemde bedrijfstakken en maatschappelijke groeperingen gebruik maken van grond- en bodemwater waarbij emissies plaatsvinden. Daarnaast zijn er ook kosten van uitvoering, monitoring en controle.

3. Maatschappelijke kosten-batenanalyse en belangrijke beslismomenten

Uit het voorgaande mogen in ieder geval de volgende drie conclusies worden getrokken:

- Er bestaat veel onzekerheid over de economische gevolgen van de KRW;
- Desalniettemin kunnen ze voor sommige bedrijfstakken en maatschappelijke groeperingen zeer ingrijpend zijn; en
- Vanwege bovenstaande is er alle reden om maximaal gebruik te maken van de ruimte die de KRW biedt om er een «eigen invulling» aan te geven.

Voor de laatste conclusie is van belang: het maximaal gebruik maken van de eigen beleidsruimte. Het is een *no regret policy* bij uitstek. Echter, om dit te bewerkstelligen, is wel tijdige actie nodig. In deze laatste paragraaf wordt hierop kort ingegaan¹.

Kosten-effectiviteitsstudies (KEA's) als opstap naar kosten-batenanalyses

Het vertrekpunt bij de vaststelling van de normen waaraan ieder zogeheten «waterlichaam» na volledige implementatie van de KRW moet voldoen, is de oorspronkelijke of de *natuurlijke toestand* van het betreffende waterlichaam. Hiermee wordt de toestand bedoeld waarin het waterlichaam zou verkeren indien geen sprake zou zijn (geweest) van hydromorfologische of chemische en biologische verontreiniging. Bescherming en herstel van een toestand die de natuurlijke toestand zoveel mogelijk benadert heeft de eerste voorkeur. Voor de Nederlandse waterlichamen, die juist door menselijke beïnvloeding tot stand zijn gekomen en waarop door de eeuwen heen de huidige welvaart is gebaseerd, lijkt dit een onhaalbare situatie. De eerder geciteerde Alterra-studie is hiervan een illustratie voor de landbouw en, zonder dat de Alterra-studie daar expliciet op ingaat, voor de aan de landbouw gelieerde delen van het agro-complex. Maar ook de bescherming tegen overstromingsgevaar door dijken en andere kunstwerken laat zien dat terugkeer naar de natuurlijke toestand geen serieuze optie is voor Nederland. «Gelukkig» biedt de KRW een uitweg: indien het realiseren van de doelstellingen met *onevenredig hoge kosten* gepaard gaat, mogen lagere normen gehanteerd worden. Mits een en ander deugdelijk wordt beargumenteerd. Die deugdelijke argumentatie houdt niet alleen in dat met overtuigende argumenten wordt aangetoond dat, in redelijkheid, bijstelling van de doelstellingen gerechtvaardigd is, maar ook dat dit tijdig gebeurt. Hoewel het begrip «onevenredig hoge kosten» uiteindelijk een subjectief begrip is,² is een explicitering van die kosten noodzakelijk om tot een

¹ Zie ook Nol Verster en Niels Vlaanderen, «Economisch efficiency-onderzoek voor de Kaderrichtlijn Water», RIZA, memo, 2004.

² In veel gevallen zal de vraag of er sprake is van «onevenredig hoge kosten» weinig problemen geven, bijvoorbeeld in situaties van technische onhaalbaarheid, of indien de overstromingskansen door de maatregelen serieus zouden toenemen.

verantwoorde invulling van het begrip te komen. Welke stappen moeten daarvoor worden ondernomen?

Allereerst moet worden nagegaan wat de vermoedelijke ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid zullen zijn. Hierbij zijn vier zaken van bijzonder belang:

Ten eerste moeten die ontwikkelingen per bedrijfstak en op een laag aggregatieniveau worden gespecificeerd. Alleen op een voldoende gedesaggregeerd bedrijfstakenniveau kan namelijk worden vastgesteld *wat* de economische gevolgen zijn en *wie* de lasten van de KRW zullen moeten dragen.

Ten tweede moeten, in het verlengde van een schets van de economische ontwikkelingen, de ontwikkelingen en de niveaus van voor de KRW *relevante emissies* (incl. het watergebruik en de kosten ervan) worden beschreven. Hiervoor moeten vanzelfsprekend eerst de relevante emissies worden gedefinieerd.

Ten derde moet, bij de uitwerking van de ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid, een geografisch niveau worden gekozen dat aansluit bij de waterlichamen waarvoor de uiteindelijke de kwaliteitsnormen zullen worden gedefinieerd. Met het oog op de implementatie van de KRW is Nederland in circa 1000 waterlichamen onderverdeeld.

Ten vierde moet bij de uitwerking een onderverdeling worden gemaakt in een scenario ongewijzigd beleid *exclusief* de bestaande beleidsvoornemens en een scenario *inclusief* nog (geheel of gedeeltelijk) in te voeren Europese regelgeving (anders dan de KRW). Voorbeelden van de laatste zijn de nitraatrichtlijn, de zwemwaterrichtlijn, de afvalwaterrichtlijn en de vogelen habitatrichtlijn. De economische gevolgen van de KRW moeten worden afgemeten ten opzichte van het scenario *inclusief* de effecten van de bestaande beleidsvoornemens en de nog in te voeren Europese regelgeving is verwerkt. Op die manier wordt voorkomen dat effecten ten onrechte op het conto van de KRW worden geschreven.

Gegeven een dergelijk basisscenario (scenario dus inclusief effecten van al voorgenomen beleid), moet vervolgens worden vastgesteld welke maatregelen het effectiefst zijn, om aan de doelstellingen van de KRW te voldoen. De welvaartskosten van de KRW, gespecificeerd naar sector en/of maatschappelijke groepering en/of regio, kunnen nu worden berekend als het verschil tussen het scenario inclusief KRW-maatregelen en exclusief KRW-maatregelen (maar wel inclusief ander voorgenomen beleid). Dit betekent overigens niet dat er 1000 KEA's moeten worden gemaakt. Snel zal duidelijk zijn in welke situaties (sectoren, groepen en regio's) de problemen bij implementatie van de KRW het grootst zullen zijn.

Per bedrijfstak en/of maatschappelijke groepering moet worden vastgesteld of die kosten onevenredig hoog zijn. Zoals boven gezegd is het begrip «onevenredig» een begrip dat pas na concretisering gebruikt kan worden. Dit is uiteindelijk een zaak voor de politiek. De centrale vraag waarop bij die concretisering antwoord moet worden gegeven, luidt: weegt de te behalen ecologische en milieuwinst die met de maatregelen wordt behaald, op tegen de kosten die moeten worden gemaakt om ze te realiseren? Indien voor de maatschappij, dan wel voor bepaalde maatschappelijke groeperingen of bedrijfstakken, het antwoord op die vraag nee is, dan moet worden gezocht naar een (voor de Europese Commissie) aanvaardbaar alternatief pakket waarmee weliswaar minder ambitieuze milieudoelstellingen worden gehaald, maar dat in termen van kosten en baten maatschappelijk aantrekkelijker is (c.q. het meest aantrekkelijk). Op deze iteratieve wijze wordt de kosteneffectiviteitsstudie ingebed in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Tot slot: belangrijke beslismomenten

Het keuzeproces om tot afwijkende doelstellingen en daarbij behorende maatregelenpakketten te komen is geen vrijblijvende zaak. Niet alleen dient de argumentatie overtuigend te zijn (zie hierboven), maar ook dient een strikt tijdspad te worden gevolgd.

In dit tijdspad kunnen de volgende, vanuit een economisch gezichtpunt, belangrijke momenten worden onderscheiden:

1. Op 22 december 2004 dient er een beschrijving/analyse te zijn van elk stroomgebied, inclusief een economische analyse van het watergebruik. Belangrijke vraag die daarin aan de orde moet worden gesteld, is de vraag naar het belang van water in het gebied voor de sociaal-economische ontwikkeling.

Omdat de sociaal-economisch betekenis van het grond- en oppervlaktewater aan de basis ligt van het argument «onevenredig hoge kosten», is een juiste en voldoende gedesaggregeerde beschrijving/analyse (ruimtelijk en naar economische sector) van het watergebruik buitengewoon belangrijk.

2. Op 22 december 2008 dienen de concept stroombeheersplannen, inclusief de bijbehorende concept maatregelenplannen en beheersplannen per deelstroomgebied beschikbaar te zijn. De hierboven beknopt beschreven kosten-effectiviteitsstudies (KEA's) en de inbedding ervan in maatschappelijke kosten-batenanalyses dienen ten grondslag te liggen aan deze conceptbeheersplannen. Om bedrijven en maatschappelijke groeperingen op een later tijdstip niet (zeer) onaangenaam te «verrassen», dienen deze KEA/KBA's *ruim te voren* beschikbaar te zijn en in *voldoende detail* te zijn uitgewerkt. Vanwege de complexiteit valt het te overwegen om, als tussenstap, te beginnen met een kengetallen KEA/KBA. Vanzelfsprekend zou zo'n kengetallen KEA/KBA aanmerkelijk eerder moeten zijn afgerond¹.

De KEA/KBA's zullen de rechtvaardiging vormen voor verzoeken om uitstel en lagere doelen. Gezien de geografische en economische reikwijdte van de KRW alsmede het (potentieel) ingrijpende karakter van de richtlijn voor sommige economische sectoren en maatschappelijke groeperingen, dient aan de formulering van kwalitatief hoogwaardige conceptbeheersplannen een hoge prioriteit te worden gegeven.

33

Op welke wijze werkt u internationaal mee aan beleid om het gebruik van schonere, stillere en zuiniger vliegtuigen te bevorderen? Wat zijn hier de resultaten van?

In het kader van de VN-organisatie ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) wordt overleg gevoerd over de geluids- en emissie normen waaraan vliegtuigen en vliegtuigmotoren moeten voldoen. In 2001 is in dit kader tot een aanscherping van de geluidseisen en in 2004 is tot een aanscherping van de NO_x-normen van motoren besloten. Daarnaast wordt binnen de milieucommissie van ICAO gediscussieerd over operationele maatregelen en maatregelen om de broeikasgasemissies te beperken. Met betrekking tot dit laatste punt is de voortgang niet bemoedigend. Het is van belang de aandacht in de komende jaren te richten op de vorming van Europees beleid inzake het terugdringen van de broeikasgassen. In dit verband kan worden genoemd het onderzoek van EU DG Milieu naar een emissiehandelssysteem voor de broeikasgassen van de luchtvaart. V&W participeert actief in de internationale discussie over het milieu van de luchtvaart.

¹ Zie ook het in voetnoot 2 genoemde memo van Verster en Vlaanderen (RIZA, 2004). In dit memo worden de opzet en de aanpak van een mkba van de KRW gedetailleerd beschreven. De in dat memo onderscheiden tussenstappen alsmede de planning ervan in de tijd, passen binnen het EU-implementatieschema van de KRW. De voorgestelde aanpak en het bijbehorende tijdschema lijken bovendien een zorgvuldige afweging mogelijk te maken.

34

Hoe denkt u om te gaan met de Brede doeluitkering (BDU) wanneer verantwoordelijkheden ten aanzien van het hoofdwegennet beter kunnen worden afgewikkeld via het onderliggend wegennet? Leidt dit tot aanpassing c.q. verhoging van de BDU in voorkomende gevallen?

In de Nota Mobiliteit is hierover de onderstaande passage opgenomen: «Het rijk is bereid om in specifieke gevallen geld dat bestemd is voor het rijkswegennet, te besteden aan het onderliggend wegennet, als dit de problematiek op de snelwegen vermindert en het kosteneffectief is. Daarnaast moeten decentrale overheden zelf ook maatregelen hebben getroffen om de problemen op het eigen wegennet op te lossen». Indien binnen een Tracé/MER-studie, of een studie naar gebiedsgericht benutten, blijkt dat het probleem op het hoofdwegennet op een kosteneffectieve wijze mede kan worden opgelost via het onderliggend wegennet, dan dient voor dat specifieke geval een passende oplossing te worden gezocht in samenwerking met de desbetreffende decentrale overheden. Afhankelijk van de aard van de problematiek en de gekozen oplossing kan ook een regionale bijdrage aan de orde zijn. De Rijksbijdrage zal in dergelijke gevallen niet via de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer gaan lopen; het gaat in deze gevallen om maatwerk dat in overleg tussen het rijk als beheerder van het rijkswegennet en de beheerder van het onderliggend wegennet tot stand komt.

35

Is er geld gereserveerd voor de contractsectorlijnen? Zo ja, hoeveel geld voor de komende jaren? Zo neen, waarom niet?

Ja, op artikel 07.01.01 staat geld voor de contractsectordiensten. In totaal gaat het jaarlijks om circa € 90 mln voor alle contractsectordiensten NS. Van deze circa € 90 mln is ca. € 60 mln bestemd voor exploitatie en circa € 30 mln voor compensatie van de gebruiksvergoeding die NS aan ProRail moet betalen voor deze diensten. De contractsector bestaat uit drie categorieën, waarover deze exploitatiebijdrage van circa € 60 mln verdeeld is:

Vier diensten rond Amsterdam en Utrecht worden opgenomen in het HRN;

voor deze diensten is circa € 16 mln beschikbaar;

Voor zes treindiensten zijn reeds afspraken gemaakt over decentralisatie;

voor deze diensten is circa € 11 mln beschikbaar;

13 contractsectordiensten komen in aanmerking voor decentralisatie.

Hierover ben ik in overleg met betrokken decentrale overheden;

voor deze diensten is circa € 33 mln beschikbaar.

36

Kunt u een overzicht geven van de concessies in het stads- en streekvervoer waarin sprake is van hogere frequenties, nieuwe (spits)lijnen en inzet van nieuwe bussen ten opzichte van de situatie voorafgaand aan de concessies? Kunt u daarnaast inzicht bieden in de ontwikkeling van de reizigersvolumes per concessiegebied in de afgelopen tien jaar?

Voor inzicht in de effecten van de aanbestedingen van concessies op het OV-aanbod en de vervoeromvang verwijs ik u naar het evaluatierapport dat door onderzoeksbureau Berenschot is uitgevoerd en dat ik in september 2004 aan u heb aangeboden (kenmerk DGP/MDV/U.0403399). Aanvullend vindt u in de bijlage bij deze vraag een representatief (doch niet uitputtend) overzicht van aanbestede concessies en de effecten op het vervoeraanbod. Op korte termijn bied ik u het kabinetsstandpunt inzake de aanbestedingen in het stads- en streekvervoer aan.

Bijlage bij vraag 36 hoofdstuk 12 begrotingsbehandeling V&W 2005

Overzicht van OV-concessies en de effecten daarvan op het vervoersaanbod

Concessie en overheid	Verandering vervoeraanbod na aanbesteding
Hoekse Waard/Goeree Overflakkee (provincie Zuid-Holland)	<ul style="list-style-type: none">- 7% meer DRU's- Betere reisinformatie- meer aandacht voor marketing
Waddeneilanden (Friesland)	<ul style="list-style-type: none">- Nieuwe bussen
Zaanstreek (Regionaal Orgaan Amsterdam)	<ul style="list-style-type: none">- 20 tot 25% meer dienstregelingsuren (DRU's; is een maat voor het OV-aanbod)- Nieuwe bussen- Dynamische reisinformatie
Midden-Holland/Bollenstreek (Zuid-Holland)	<ul style="list-style-type: none">- Ruim 20% meer Dru's, ingezet voor verhoging van de frequentie, nieuwe verbindingen, uitbreiding van de bedieningsperiode- Nieuwe lagevloerbussen;- Verbeterde informatievoorziening, o.a. in alle bussen een haltdisplay en automatische halte afroep en op twintig belangrijke knooppunten dynamische reisinformatie;- Snelle invoering OV-chipkaart
Almere (provincie Flevoland)	<ul style="list-style-type: none">- Hoogfrequente dienstregeling (maandag tot zaterdag elke 7,5 minuut een bus)- Dynamische reisinformatie- Cameratoezicht- Snellere verbindingen
Rivierenland (provincie Gelderland)	<ul style="list-style-type: none">- 30% meer DRU's- Nieuwe kaartsoorten- Aansluitgarantie op Regio-taxi
Zutphen – Hengelo – Oldenzaal (spoor-bus concessie Regio Twente)	<ul style="list-style-type: none">- Toename frequentie trein met 40% en bus met 50%- Nieuwe lage vloer bussen- Buskaartje en busabonnement ook geldig in trein
Noord-Holland-Noord en Alkmaar (provincie Noord-Holland)	<ul style="list-style-type: none">- Experiment vraaggestuurd vervoer
Utrecht Noord-west (Bestuur Regio Utrecht)	<ul style="list-style-type: none">- Aansluitgarantie laatste reis- Nieuwe lage vloer bussen
Voorne Putten (Stadsregio Rotterdam)	<ul style="list-style-type: none">- Hogere frequenties (van 20 naar 15 minuten-dienst)- Nieuw materieel- Dynamische reisinformatie

37

Zijn er al praktijkvoorbeelden van vroegtijdige inschakeling van het bedrijfsleven, met een aantoonbaar positief resultaat?

Hiermee is al ervaring bij DB en DBFM contracten, zoals de N31 en de A59. Daarbij is de markt weliswaar na het Tracébesluit ingeschakeld, maar is toch sprake van tijdwinst en efficiëntere ontwerpen. De verwachting is dat bij nog vroegere inschakeling van de markt extra maatschappelijke meerwaarde is te bereiken. De eerste projecten waarbij dit zal worden gedaan gaan binnenkort van start, waarbij een evaluatie zal moeten uitwijzen of de extra meerwaarde is gerealiseerd.

38

In relatie tot luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven wordt het begrip mainport gebruikt. Wat wordt hier precies onder verstaan?

Conform de Nota Ruimte (blz. 78) omvat het begrip mainport niet alleen het haven- en luchthavengebied in enge zin, maar ook, gezien de grote economische synergie, het internationaal grootstedelijk en industrieel vestigingsmilieu daaromheen. De mainports zijn van groot belang voor de

internationale concurrentiepositie van veel Nederlandse bedrijven en vormen daarmee een belangrijke motor voor de Nederlandse economie.

39

De rijksbijdrage voor de Zuiderzeelijn is maximaal € 2,73 mrd. Dit is niet in overeenstemming met de € 2,84 mrd. uit het nieuwe Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Kan dit verschil worden toegelicht?

De maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard is Netto Contante Waarde (NCW) 2010 en prijspeil 2002. Het bedrag dat in het huidige MIT is opgenomen (€ 2,84 miljard) is NCW 2010, prijspeil 2004. Het verschil hier tussen is twee jaar indexering met het percentage dat volgt uit het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBO). (Voor 2003 was dit 2,75% en voor 2004 1,25%)

40

Waarom is ten aanzien van de Betuweroute niet gelijk overgegaan tot openbare aanbesteding? Is het niet verplicht openbaar aan te besteden? Welke effecten zal de betrokkenheid van het Havenbedrijf bij de Betuwelijn hebben op de verdeling van vracht tussen binnenvaart en spoor?

In mijn brief van 23 februari 2004 over de exploitatie van de Betuweroute heb ik aangegeven dat openbare aanbesteding van de exploitatie van de Betuweroute op dit moment niet in de rede ligt omdat de onzekerheden omtrent marktverwachtingen te groot zijn. Bovendien dient technische aansluiting bij het bestaande spoornetwerk gewaarborgd te blijven. Ik heb het Havenbedrijf Rotterdam gevraagd om medewerking te verlenen aan de businesscase omdat hiermee de marktgerichtheid van de exploitatie kan worden vergroot. Bovendien wordt hiermee recht gedaan aan de door uw Kamer aangenomen motie Hofstra (22 589, nr. 214) waarin de regering wordt gevraagd het verladend en vervoerend en aan Rotterdamse haven gerelateerde Rotterdamse bedrijfsleven te betrekken bij de exploitatie van de Betuweroute opdat de rijksoverheid gevrijwaard blijft van exploitatieverliezen. De publiekrechtelijke grondslag voor het exploiteren van de Betuweroute is een beheerconcessie die op grond van artikel 16 van de nieuwe Spoorwegwet wordt verleend. De businesscase die Havenbedrijf Rotterdam en ProRail opstellen dient ook te voldoen aan het Europese recht inzake aanbesteding van overheidsopdrachten. Het Europees recht voor aanbesteding voor dergelijke overheidsopdrachten voorziet, onder voorwaarden, in mogelijkheden voor rechtstreekse opdrachtverlening voor een dergelijke concessie. De beoordeling hiervan is mede afhankelijk van de uitwerking van de business case. Ook omdat het Europese recht op dit punt in ontwikkeling is, zal ik deze aspecten bij het beoordelen van de businesscase zorgvuldig toetsen aan de eisen die het Europese recht stelt voor de concessieverlening. Door betrokkenheid van het Havenbedrijf kan de klantgerichtheid van de exploitatie van de Betuweroute worden verhoogd en wordt bijgedragen aan de optimalisatie van het spoor-goederenvervoer. Het Havenbedrijf en ProRail hebben op grond van de spoorwegwet en de Europese regelgeving de plicht om de spoorvervoerders non-discriminatoir te behandelen. Datzelfde geldt voor het havenbedrijf terzake spoor- en binnenvaart ondernemers. Bovendien behouden verladers de keuzevrijheid zoals die ook nu bestaat tussen binnenvaart en spoor.

41

*Klopt het dat in 2003 en 2004 de reductie op administratieve lasten voor bedrijven is afgenomen met $(5/26) * 273 = € 52,5 \text{ mln}$? In 2005 staan voor*

€ 30 mln. reducties gepland? Betekend dit dat in 2006 voor 273 – 30 – 52,5 = € 190,5 mln. aan reducties moeten worden gerealiseerd? Zo ja, op welke wijze wordt hier dan invulling aan gegeven?

Volgens het reductieprogramma «Minder lastig voor bedrijven» (Kamerstuk 2003–2004, 29 515 nr. 4, Tweede Kamer) zal in 2003 en 2004 in totaal een reductie van administratieve lasten met € 52,9 miljoen worden bereikt. De geplande reductie voor 2005 bedraagt circa € 30 miljoen. De geplande reductie voor 2006 bedraagt inderdaad ruim € 190 miljoen. Belangrijke reducties zijn in 2006 gepland in de domeinen Wegenverkeersrecht (o.a. digitalisering APK-formulier, totaal € 19 miljoen), Water (Wet verontreiniging oppervlaktewateren/lozingsbesluiten, totaal € 21 miljoen), Wegvervoer (onder andere nieuwe Wet goederenvervoer over de weg, totaal € 94 miljoen) en Zeevaart (€ 46 miljoen).

42

Welk percentage reductie streeft u na met het programma voor administratieve lastenverlichting voor burgers?

In het hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat de administratieve lasten voor burgers deze kabinetsperiode rijksbreed met 25% zal worden vermindert. Mijn inzet hierbij is om voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat naar rato aan deze doelstelling bij te dragen. De reductiemogelijkheden zoek ik bij die regelingen die zorgen voor het overgrote deel van de administratieve lasten voor burgers.

43

Hoe groot zijn de investeringen ten behoeve van de digitalisering van de IVW?

In de periode 2004–2009 is een bedrag van € 20 mln gereserveerd voor digitalisering van de primaire processen van de IVW om publieksgericht en efficiënter te kunnen opereren. Met deze investering wordt het door toepassing van digitale technieken mogelijk voor de IVW in de toekomst haar taken te kunnen uitvoeren met minder mensen overeenkomstig de opgelegde taakstelling.

44

Kunt u een opsomming geven van de activiteiten, inclusief bijbehorende kosten, die vallen onder de innovatieprojecten «Wegen naar de Toekomst», «Water als Innovatiebron», «Transportbesparing» en «Transumo»? (i.o.m. diensten)

– WnT- WINN- TB- Transumo (Transition Sustainable Mobility) is een programma in het kader van de BSIK-regeling ter versterking van de Nederlandse innovatie- en kennisinfrastructuur. Transumo is een consortium van universiteiten, bedrijven (van Arriva tot Siemens, van LogicaCMG tot Rabobank) en overheden, dat een kennis- en innovatieprogramma opzet. Hierin worden concrete innovaties ontwikkeld op het gebied van verkeer en vervoer. Transumo heeft tot doel de innovatiekracht van de Verkeer- en vervoersector te vergroten om te komen tot een transitie naar een echt duurzame invulling van het verkeer- en vervoersysteem. V&W is penvoerder voor het kabinet, dat 30 mln. euro beschikbaar heeft gesteld in twee tranches: 10 mln van 2004–2005 en 20 mln. 2006–2009. Tussen beide perioden ligt een go/no-go moment via een evaluatie van de Commissie van Wijzen voor de BSIK-regeling. Naast penvoerder is V&W ook partner in het consortium. Het Ministerie neemt daartoe enerzijds actief deel aan de discussies met kennisinstellingen en bedrijven in de voorbereiding van een aantal projecten, anderzijds heeft het zitting in het bestuur. Op dit moment worden door het consortium een

groot aantal concrete projecten gestart. Grofweg zijn deze projecten in vijf clusters in te delen: verkeersmanagement, logistiek, infrastructuur, personenvervoer en transitie management; onderwerp van dit laatste cluster is vooral innovatie in de processen rond verkeer en vervoer. Voorbeelden van projecten zijn «Advanced Traffic Management», dat zoekt naar de verknoping van verkeersinformatie over HWN en OVN en «Closed loop supply chains», waarin getracht wordt lege retourstromen te benutten.

45

Zal fysieke controle aan boord van schepen in de nabije toekomst ook niet meer voorkomen? Of blijven steekproeven noodzakelijk, gelet op de mogelijkheden van fraude?

Fysieke controles aan boord van schepen zullen ook in de toekomst nodig zijn. Deze zullen bijvoorbeeld plaatsvinden op grond van risicoanalyses en klachten. Uit de inspectiepraktijk blijkt dat fysieke controles als onderdeel van een totaal toezicht arrangement uitermate efficiënt zijn om bijvoorbeeld het nalevingsgedrag te verhogen of fraude te voorkomen.

46

Hoe verklaart u de hoge kosten van het huisvesten van de bestuurskern V&W op de Plesmanweg, waar deze reeds gevestigd is?

De kosten worden voornamelijk gemaakt voor het aanpakken van groot achterstallig onderhoud. Dit onderhoud is al een aantal jaar uitgesteld en wordt nu tegelijkertijd aangepakt met het herhuisvesten van alle beleidsdirectoraten in het gebouw aan de Plesmanweg. De radiatoren lekken bijvoorbeeld steeds vaker en zijn al lang technisch afgeschreven. Ook het schakelmateriaal voor de verlichting is afgeschreven en het systeem is niet meer leverbaar. De RGD heeft in een rapport aangegeven (in 2003) dat het achterstallig onderhoud aan de Plesmanweg moet worden uitgevoerd om het pand in goede staat te houden. Verwijdering van asbest noodzakelijk dit komt uit de pot van de RGD. Tevens vindt er herhuisvesting plaats in verband met afslanking van personeel, dit gebeurt gelet op de budgettaire situatie heel sober.

47

Hoeveel mensen krijgen een nieuwe werkplek middels het project herhuisvesting van de bestuurskern van V&W?

Naar schatting zullen 1950 medewerkers worden geherhuisvest binnen de panden van de Bestuurskern van V&W.

48

Waarop zijn de administratieve waterlasten gebaseerd?

De administratieve waterlasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving van Verkeer en Waterstaat op het gebied van water. Het gaat hier in het bijzonder om de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en de Grondwaterwet. Deze administratieve lasten zijn berekend volgens het rijksbreed afgesproken standaardkostenmodel naar de stand op 31 december 2002 en bedragen ruim € 133 miljoen. De berekeningsmethodiek volgens het standaardkostenmodel houdt in dat handelingen die bedrijven moeten verrichten om te voldoen aan informatieverplichtingen worden vermenigvuldigd met het tarief van die handelingen. Dat betreft onder andere de tijd die werknemers van de bedrijven moeten besteden aan het voldoen aan de wettelijke informatieverplichtingen te vermenigvuldigen met het gemiddelde uurloon van deze werknemers. Handelingen zijn bijvoorbeeld het ontvangen van gegevens, het verza-

melen van benodigde informatie, het invullen of invoeren van de benodigde informatie, het uitvoeren van berekeningen, het versturen van gegevens, het archiveren van gegevens. Een toelichting op de administratieve waterlasten is opgenomen in het rapport «Minder lastig voor bedrijven», aangeboden aan de Tweede kamer per brief van 8 april 2004 (Kamerstukken II, 2003–2004, 29 515, nr. 4).

49

Waarvan wordt verlaging van administratieve lasten voor het bedrijfsleven in 2005 afhankelijk gesteld?

De verlaging van administratieve lasten in 2005 heeft betrekking op zes grote posten (meer dan € 0,5 miljoen):

- De vervanging van de analoge tachograaf door de digitale tachograaf over een periode van 10 jaar. De reductie van € 821 000 in 2005 betreft de reductie in het eerste jaar. De reductie is afhankelijk van het moment van feitelijke invoering van de digitale tachograaf.
- Het digitaal beschikbaar stellen van de gegevens voor het printen van een vrijwaringsbewijs aan erkenninghouders van een bedrijfsvoorraad. De reductie in 2005 betreft in totaal € 1,8 miljoen. Deze is afhankelijk van een wijziging van het Kentekenreglement en de Regeling erkenning bedrijfsvoorraad, alsmede van aanpassing van ICT-systemen.
- Vervanging van een nationale typegoedkeuring door een Europese typegoedkeuring van een voertuig. De reductie in 2005 bedraagt € 8,6 miljoen. De reductie is afhankelijk van de invoering van kaderrichtlijn non-M1 in 2005.
- Het terugbrengen van rapportageverplichtingen op grond van lozingenbesluiten, behorend bij de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en het terugbrengen van rapportageverplichtingen vanwege de Grondwaterwet. De reductie bedraagt in totaal € 10,9 miljoen. De reductie is afhankelijk van tijdige aanpassing van de regelgeving. Voor de lozingenbesluiten maakt dit mede onderdeel uit van het herijkings-traject VROM-regelgeving. Het terugbrengen van de rapportageverplichtingen vanwege de Grondwaterwet is mede afhankelijk van overeenstemming met de provincies.
- De maatregelen voor de zeevaart, voor wat betreft de geneeskundige verklaring en aanvaarding keuringsartsen in het buitenland, het afschaffen van het Nederlandse monsterboekje voor buitenlandse officieren op Nederlandse vlagschepen, de vervanging van drie aparte keuringen voor zeelieden door één integrale keuring en het vervallen van de informatieverplichting over nieuwe monsterrollen. Hiermee is € 3,1 miljoen gemoeid. De reductie is afhankelijk van tijdige wijziging van de Zeevaartbemanningwet. Voorstellen voor wijzigingen zijn reeds voor advies naar de Raad van State gezonden. Eén onderdeel, het afschaffen van de verplichting voor buitenlandse officieren op Nederlandse vlagschepen om een Nederlands monsterboekje te hebben, kan pas worden gewijzigd na afronding van het ILO-verdrag.
- Een aantal reducties door modernisering van het toezicht en daarbij behorende processen. Hiermee is in 2005 een reductie van € 4 miljoen gemoeid. De reducties zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van aanpassingen van werkprocessen en ICT-systemen.

50

Wat wordt bedoeld met aanpassing lozingsbesluiten?

Door het ministerie van VROM worden in het kader van de reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven de vele Amvb's op grond van de Wet milieubeheer (Wm) geïntegreerd en zo veel mogelijk vereenvoudigd. Met VROM is afgesproken dat de bestaande lozingsbesluiten op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) waar moge-

lijk en doelmatig in deze nieuwe Amvb's worden opgenomen. De Amvb's zijn dan gebaseerd op zowel de Wm als de Wvo. Ook worden zogenaamde «kleine en kortdurende lozingen» gereguleerd binnen deze Amvb's. Hiervoor moeten nu nog vergunningen worden afgegeven. Dit is gegeven de geringe milieurelevantie een te zwaar instrument. Dit moet resulteren in vereenvoudigde en meer transparante regelgeving. Eén en ander is reeds aan de Kamer gemeld in de zogenaamde herijkingsbrief van VROM (TK 29 200 XI, nr.7, 17 oktober 2003).

51

Welke verplichtingen zijn er in 2003 voor Schiphol opgeheven?

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Schipholregelgeving in februari 2003 zijn de bepalingen in de Luchtvaartwet betreffende aanwijzing en gebruik van luchtvaartterreinen voor de Luchthaven Schiphol komen te vervallen. Daarmee zijn ook de informatieverplichtingen komen te vervallen die bestonden in verband met:

- een verzoek tot (wijziging van) de aanwijzing van het luchtvaartterrein;
- een verzoek tot ontheffing van het verbod op het luchtvaartterrein te bouwen etc.;
- een verzoek tot ontheffing van het verbod om een luchtvaartterrein in strijd met de aanwijzing te gebruiken;
- de jaarlijkse opstelling van het gebruiksplan.

52

Welke verplichtingen zijn voor Schiphol in 2003 opgeheven? Hoe verhoudt zich dit tot de in de Wet Luchtvaart opgenomen rapportageverplichtingen (Regeling Milieu Informatie)?

In februari 2003 is de nieuwe Schipholregelgeving (hoofdstuk 8 Wet luchtvaart) in werking getreden. Op grond van het nieuwe regime is onder meer de Regeling Milieu Informatie vastgesteld met de daarbij behorende rapportageverplichtingen. Met de inwerkingtreding van de Schipholregelgeving zijn de bepalingen in de Luchtvaartwet betreffende aanwijzing en gebruik van luchtvaartterreinen voor de Luchthaven Schiphol komen te vervallen. Daarmee zijn ook de informatieverplichtingen komen te vervallen die bestonden in verband met:

- een verzoek tot (wijziging van) de aanwijzing van het luchtvaartterrein;
- een verzoek tot ontheffing van het verbod op het luchtvaartterrein te bouwen etc.;
- een verzoek tot ontheffing van het verbod om een luchtvaartterrein in strijd met de aanwijzing te gebruiken;
- de jaarlijkse opstelling van het gebruiksplan. Het in het leven roepen van de rapportageverplichtingen op grond van de Wet luchtvaart houdt geen verband met het laten vervallen van de informatieverplichtingen op grond van de Luchtvaartwet.

53

Op welke wijze draagt u bij aan de kabinetsdoelstelling als u aangeeft dat er een beperkte toename is van de administratieve lasten?

Mijn bijdrage aan de kabinetsdoelstelling is de reductie van de administratieve lasten met € 273 miljoen ofwel 26%. De beperkte toename van administratieve lasten zoals wordt voorzien voor 2005 leidt naar verwachting niet tot een ander reductiepercentage.

54

Wat is de invloed van het handhaven van het grijze kenteken voor bedrijven (motie Verhagen c.s.) op de plannen om iets te doen aan de groei van het bestelverkeer? Is het handhaven van het grijze kenteken in

uw ogen een stap terug in het tegengaan van de disproportionele bijdrage van bestelauto's aan de verkeersonveiligheid? Zo ja, hoe wil u dit probleem dan gaan aanpakken?

Particulieren zullen minder gebruik gaan maken van bestelauto's maar bedrijven zullen nog steeds bestelauto's gebruiken omdat ze deze nodig hebben. Volgens de Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft het (afschaffen van) fiscale voordeel geen invloed op de verkeersveiligheid. Voordeel van het handhaven van het grijs kenteken is dat de groep op basis van het kenteken herkenbaar is.

55

Welke doelstellingen in aantallen bestelauto's met begrenzers en beperkingen aan het aantal dodelijke slachtoffers stelt u in 2005 en volgende jaren?

De effectiviteit van snelheidsbeperking is groot. Als bestelauto's bijv. alleen al op snelwegen en provinciale wegen zich aan de snelheid zouden houden kan dit jaarlijks 20 doden en 83 ziekenhuisgewonden besparen. Mijn streven is dat de komende jaren een groot deel van het bestelwagenvoerpark wordt voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen

56

Wat zijn de concrete plannen rond snelheidsbeperkingen voor bestelauto's? Aan welke maatregelen wordt gewerkt en wanneer denkt u deze te gaan invoeren?

Er zijn verschillende snelheidsbeperkende instrumenten voorhanden zoals:

- Harde begrenzing van de maximale snelheid
- Toerentalbegrenzing
- Verschillende varianten van intelligente snelheidsbeperking.

Er wordt nog onderzocht welke variant, of combinatie, het meest effectief is in relatie tot de mogelijkheden op korte termijn. Het streven is om de meest adequate variant in 2006 in te voeren. De wijze van invoering hangt af van de mogelijkheden binnen de Europese regelgeving.

57

Waarom blijven vanaf 2006 nog steeds 2 goederenemplacementen niet voldoen aan de risiconormen? (Vrom)

Bij de start van het project Uitvoering-PAGE is geaccepteerd, dat er van de veertien goederenemplacementen twee konden overblijven, die (nog) niet binnen de risiconormen zouden komen. Inmiddels is duidelijk, dat er vanaf 2006 inderdaad hooguit twee locaties resterend met een overschrijding. De inspanningen blijven erop gericht om ook deze knelpunten op initiatief van de gemeente via aparte projecten in de toekomst op te lossen.

58

Kunt u een totaaloverzicht geven van de geplande uitgaven aan het Project Mainport Rotterdam (PMR) op verschillende beleidsartikelen in de verschillende begrotingen? In hoeverre wordt met de planning van de bestedingen rekening gehouden met de financiële problemen bij het Havenbedrijf Rotterdam? Hoe worden de eventuele budgetoverschrijdingen gedekt? Is uitgesloten dat een latere aanslag op het rijksbudget zal worden gepleegd? (Financiën)

Het Rijk heeft middelen gereserveerd voor de uitvoering van alle drie de deelprojecten van PMR: Landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatiegebied en Bestaand Rotterdams Gebied. De rijksbijdrage voor BRG en 750 ha komen van de lopende begrotingen van de rijkspartners (VenW, LNV, EZ en VROM). De rijksbijdrage voor de landaanwinning, inclusief de natuurcompensatie is gereserveerd in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) in 2011/2012. Daarnaast neemt het Rijk deel in het Havenbedrijf. Ook is extra geld gereserveerd voor zonodige aanpassing van de infrastructuur op de achterlandverbindingen.

Totaaloverzicht geplande uitgaven aan het project PMR: zie bijlage

Bijlage bij vraag 58 hoofdstuk 12 begrotingsbehandeling V&W 2005

Totaaloverzicht geplande uitgaven PMR

Landaanwinning

€ 726 miljoen in 2011 en 2012 (619 mln. in prijspeil 2004)	FES middelen T.b.v. dekking van deel van het tekort van de businesscase voor de aanleg van Maasvlakte 2. Dit bedrag wordt terug betaald bij succes.
€ 130 mln.	FES middelen; Compensatie voor BTW over buitencontour € 300 mln.
€ 2,5 mln. per jaar	FES middelen Infrastructuur achterland Meerkosten onderhoud buitencontour/ baggerwerkzaamheden rijk ten opzichte van huidige uitgavenniveau uit bestaande begroting V&W
€ 45 miljoen	FES middelen: Natuurcompensatie
€ 500 miljoen in 2006	Voor nieuw uit te geven aandelen in de NV Havenbedrijf Rotterdam. Dit additionele eigen vermogen stelt de onderneming in staat de resterende financieringsbehoefte uit de markt te halen.
Bestaand Rotterdams Gebied € 32 miljoen	Uit bestaande begrotingen LNV, VenW, EZ en VROM.
750 ha natuur- en recreatiegebied €139 miljoen	Uit bestaande begrotingen LNV, VenW, EZ en VROM.

In hoeverre wordt met de planning van de bestedingen rekening gehouden met de financiële problemen bij het Havenbedrijf Rotterdam? De rijksbijdrage voor de aanleg van de landaanwinning komt door de garantieverstrekingen door het Havenbedrijf in principe niet in gevaar. Deze bijdrage is gekoppeld aan de, eind 2003, ingediende en goedgekeurde businesscase. De K.B.A. die ter grondslag ligt aan deze businesscase verandert niet. Wel zal bekeken moeten worden of er financiële gevolgen zullen zijn ten aanzien van het afgesproken financieringsarrangement. Op dit moment is dat nog niet te zeggen. Mede op basis van de uitkomsten van het due diligence onderzoek zal het Rijk met Rotterdam afspraken maken over de mogelijke gevolgen.

Hoe dekt eventuele kostenoverschrijdingen gedekt?

De deelprojecten (HbR: landaanwinning, provincie Zuid-Holland: 750 ha, Gemeente Rotterdam: BRG) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en derhalve ook voor de risico's van eventuele kostenoverschrijdingen. Ten aanzien van de landaanwinning is in het Bestuursakkoord afgesproken dat deze gefaseerd wordt aangelegd, om tussentijds te kunnen monitoren en bijsturen. Daarbij zijn ook verschillende go/no-go momenten ingebouwd. Tevens zijn de projectkosten (voor de Landaanwinning) in de periode

voorafgaande aan de ondertekening van het bestuursakkoord (25 juni 2004) twee maal extern geaudit.

Omdat overschrijdingen vaak het gevolg zijn van scopewijzigingen worden in de – nog op te stellen – uitwerkingsovereenkomsten heldere afspraken opgenomen ten aanzien van de scopewijzigingen. Uitgangspunt daarbij is dat «wie wijzigt, betaalt».

Is uitgesloten dat een latere aanslag op het rijksbudget zal worden gepleegd?

Het risico dat de regio de financiële gevolgen van de risico's waarvoor zij verantwoordelijk zijn niet kan dragen en doorschuift naar het Rijk wordt zo goed mogelijk beheerst door op de eerste plaats de rijksbijdrage te maximaliseren. Daarnaast laat het Rijk voor de ondertekening van de Uitwerkingsovereenkomsten een onafhankelijke toets uitvoeren op de risico's van de regio, op de kwantificering van deze risico's en op de beheersing van deze risico's. De risicoverdeling moet eenduidig zijn voordat de uitwerkingsovereenkomsten ondertekend kunnen worden. Door middel van één of meerdere audits wordt de kwaliteit van risicomanagement binnen de deelprojecten geborgd. Door deze maatregelen wordt dit risico zoveel mogelijk beperkt. Ondanks alle inspanningen om alles zo goed mogelijk van tevoren te bedenken en in te schatten zal het overzicht van risico's nooit compleet zijn. De uitgevoerde risicoanalyses geven een momentopname van de huidige kennis en informatie waarover we beschikken. Daarnaast zullen er altijd gebeurtenissen zijn, die niet te voorzien zijn. De inzet van het Rijk is om in de uitwerkingsovereenkomsten goede procedureafspraken te maken over de risico's die nu niet geïnventariseerd zijn.

59

Wat is het oordeel van de regering over het aantal gerealiseerde trimodale terminals? Is er geen aanleiding ernaar te streven het aantal te vergroten, zonodig met bescheiden hulp van de overheid?

De regering heeft in 2003 op grond van de evaluatie Subsidierегeling Openbare Inland Terminals (SOIT) geconstateerd dat het netwerk van intermodale inland terminals voldoende compleet is. De realisatie van nieuwe terminals zou kunnen leiden tot negatieve effecten voor de bestaande terminals. Voor nieuwe terminals ligt het initiatief bij marktpartijen. Er is op dit moment geen aanleiding om deze conclusies te herzien.

60

Gesteld wordt dat een handleiding wordt ontwikkeld waarmee een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer kan worden bepaald. Deze handleiding zal ook gebruikt worden bij de Nota Mobiliteit. De handleiding (2e fase) is echter pas gereed in 2005 terwijl de Nota Mobiliteit al gereed is. Welke bijdrage kan deze handleiding nu nog leveren?

De opstelling van de handleiding Kwaliteitsnet vindt plaats door de beschikbare concepthandleiding in de praktijk te toetsen bij een aantal projecten. Zo vinden er nu onder andere projecten plaats bij Noord Nederland, Govers/Randstad, Incodelta (Zeeland, Brabant, Limburg). Ook bij Utrecht is een project in voorbereiding. Door deze werkwijze is de handleiding onderdeel van de uitwerking van de Nota Mobiliteit.

61

Kunt u een overzicht geven van de subsidies die gegeven worden in het kader van Versterking netwerk personenvervoer (artikel 2)? Wie krijgt welk bedrag en wat doen zij daarmee?

Zie bijlage.

Bijlage bij vraag 61 hoofdstuk 12 begrotingsbehandeling V&W 2005 over Versterking netwerk goederenvervoer

De Kamervraag

Kunt u een overzicht geven van de subsidies die gegeven worden in het kader van Versterking netwerk personenvervoer (artikel 2; moet m.i. goederenvervoer zijn)? Wie krijgt welk bedrag en wat doen zij daarmee?

Beantwoording

In onderstaande tabel worden de belangrijkste subsidies (kasuitgaven) onder 02 Netwerk goederenvervoer voor het begrotingsjaar 2005 vermeld met de bedragen alsmede aan wie en met welk doel

Naam subsidie	Bedrag in mln. €	Subsidieontvanger	Doel subsidie
Haven Interne Projecten	2,2	Nederlandse zeehavens	Structuurversterkingen en duurzame ontwikkeling Nederlandse zeehavens
Bijdrage Nationale Havenraad	0,2	Nationale Havenraad	Communicatie in het kader van het nationale havenbeleid
Bijdrage ROM Rijnmond	0,1	ROM Rijnmond	Bevorderen leefbaarheid en economische ontwikkeling Rijnmond
Loran C	0,3	De instantie die namens de deelnemende landen het navigatiesysteem beheert en waaraan de deelnemende landen hun bijdrage verstrekken is: Norwegian Defence Logistics Organisation/ Communications and Information Services (NDLO/CIS)	Bijdrage voor exploitatie van het civiele navigatiesysteem Loran-C in Noordwest Europa en het Noord Atlantische gebied
Nederland Innovatieland	0,5	Verladers	Promoten kansrijke pilots op gebied logistieke innovatie

62

Hoe kan het dat voor het navigatiesysteem Loran C een meerjarige verplichting is aangegaan, nu recent besloten is niet verder te gaan met de ontwikkeling van Loran C?

Het betreft hier geen nieuwe maar een aangegane (bestaande) verplichting, die voortvloeit uit het Loran C verdrag. Vanwege de terugtrekking uit dit verdrag is 2005 het laatste jaar waarop de reeds aangegane verplichting betrekking heeft.

63

Gesteld wordt dat het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail een business case zouden uitwerken voor de exploitatie van de Betuwelijn. Is deze business case al klaar? Zo ja, wanneer kan worden beoordeeld of een gunningtraject aan deze twee partijen kan worden ingezet? Zo nee, wanneer kan deze case verwacht worden? Wat zijn de effecten van een vertraging? Op welke wijze wordt een eventuele openbare aanbesteding ingericht en wat wordt gedaan als deze aanbesteding niet leidt tot een bevredigend resultaat?

De business case zal in november worden opgeleverd. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is parallel hieraan een referentiecassus ontwik-

keld, die een gemiddelde, goed beheerde onderneming weerspiegelt die de Betuweroute expoliteert. De referentiecasi heeft een vertrouwelijke status en is niet bekend bij het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail. Na beoordeling van de opgeleverde business case met betrokkenheid van een externe adviescommissie en een nadere juridische analyse zal ik aanvang 2005 besluiten of een gunningtraject aan bovengenoemde partijen wordt ingezet, dan wel een alternatief traject zal worden voorbereid. Een eventuele openbare aanbesteding of alternatief traject zal op dat moment worden ingericht. Tot het moment van ontvangst van de business case is het effect van een vertraging moeilijk te bepalen. De snelheid van beoordeling hangt in sterke mate samen met de inhoud en wijze van uitwerking van de business case. In mijn brief van 11 november 2004 (DGG/TR/04/005772) heb ik aangegeven uw Kamer begin 2005 hierover te informeren. In geval van openbare aanbesteding is het aan ProRail om tot het moment van gunning aan de winnende partij de continuïteit van goed en maatschappelijk zinnig beheer van de Betuweroute te waarborgen.

64

Kunt u een overzicht geven van de subsidies die gegeven worden in het kader van Marktwerking en markttoegang (artikel 03.01.01)? Wie krijgt wel bedrag en wat doen zij daarmee? Waarom is hier sprake van een forse intensivering van dit bedrag?

Voor een overzicht van de belangrijkste subsidies: zie bijlage
Voor het spoor is vanaf 1 januari 2000 een gebruiksheffing, stapsgewijs oplopend, op het spoor ingevoerd. De toename als gevolg van de gebruiksvergoeding wordt terzake van het goederenvervoer aangewend voor met name de stimulering van het spoorvervoer. Dit verklaart de intensivering van de activiteiten met als doelbereiking een betere marktwerking en markttoegang.

Bijlage bij kamervraag nr. 64 Begrotingsbehandeling V&W 2005

Artikel 03.01.01

Naam subsidie	Bedrag in mln. €	Subsidieontvanger	Doel subsidie
Nederland Distributieland	0,4	Stichting Nederland Distributieland	Vergroten marktkansen Nederlands bedrijfsleven in de inland transport en dienstensector
Havenspoorlijn	1,8	Railned en Railverkeersleiding	Financiering taakorganisaties verkeersafwikkeling goederenlijn havenspoor
KIS Havenspoorlijn	0,4	Railned en Railverkeersleiding	Financiering taakorganisaties verkeersafwikkeling goederenlijn havenspoor
Regeling European Train Control System	1,2	Spoorvervoerders	Bijdrage aan kosten inbouw treinbeïnvloedingssystemen
North South Freeways	1,2	Spoorvervoerders	Bijdragen aan het creëren van «snelwegen» op het spoor door geheel Europa, zodat grensvertragingen worden voorkomen
Trailer on trains	0,5	Spoorvervoerders	Een commerciële start maken van trailers (opleggers) op treinen
Implementatie Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen	0,5	Prorail	Er voor zorgen dat het reguleringssysteem vervoer gevaarlijke stoffen gaat werken en gehandhaafd kan worden

65

Volumegroei van het goederenvervoer wordt gezien als externe factor, die van invloed is op het al dan niet realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen. Op welke manier zou u invloed kunnen uitoefenen op deze externe factor? Neemt u dergelijke maatregelen? Is het niet zo, dat het kabinet tot doelstelling heeft volumegroei te krijgen, gelet op het investeringsprogramma ten behoeve van versterking van de economie? Is het daarmee niet meer geworden dan een externe factor maar juist een factor die met beleid te beïnvloeden is?

Of duurzaamheidsdoelstellingen gerealiseerd kunnen worden of niet, wordt inderdaad ook bepaald door de groei van het goederenvervoer. Afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen varieert de voorspelde groei van het goederenvervoer van 15 tot 80% tot 2020.

Het kabinetsbeleid is gericht op het scheppen van voorwaarden voor economische groei. Wanneer we daarbij binnen de milieugrenzen willen blijven, is een dubbele ontkoppeling nodig: economische groei zou niet moeten leiden tot een even grote groei van het goederenvervoer, en groei van het goederenvervoer zou niet moeten leiden tot een even sterke groei van milieuproblemen, ruimtebeslag en risico's van transport van gevaarlijke stoffen. De groei van het goederenvervoer kan in geringe mate worden beïnvloed door transportbesparing en het optimaal inrichten van logistieke processen. Op al deze punten bestaat beleid. Het investeringsprogramma is bedoeld om de voorziene groei van zowel het goederen- als het personenvervoer op te vangen.

66

Waarom neemt het bedrag voor transportpreventie vanaf 2006 drastisch af? Wat wordt met dit geld gedaan?

In mijn brief van 13 juni 2002 (TK 2001–2002, 28 446) over Transportbesparing is aangegeven dat voor de periode 2002–2006 € 15,1 mln ter beschikking was voor de uitvoering van het project. Door een taakstelling in het kader van het Strategisch Akkoord is in genoemde periode € 10,7 mln beschikbaar. Na 2006 is € 1,5 mln per jaar beschikbaar. In dezelfde brief is bovendien aangekondigd dat in 2006 een evaluatie plaats zal vinden. Ik ben van plan die evaluatie reeds in 2005 uit te laten voeren om dan in samenhang met een aantal andere regelingen (EBIT, CO₂-reductieplan, TMS) te bezien hoe het beleid gericht op logistieke vernieuwing, logistieke efficiency en transportbesparing in samenhang en op efficiënte wijze vorm gegeven kan worden.

67

Wat wordt bedoeld met de veronderstelling dat «lokale overheden bereid blijven mee te werken aan het opheffen en ongelijkvloers maken van overwegen»? Welke mate van bereidheid wordt verondersteld: hoeveel overwegen moeten gesloten worden? Acht u deze veronderstelling niet strijdig met de aangenomen motie Duyvendak over gelijkvloerse overgangen, waar de regering wordt opgeroepen om juist zo veel mogelijk te streven naar alternatieven voor opheffen? Zo neen, waarom niet?

Het beleid ten aanzien van overwegen is verwoord in de Kadernota Railveiligheid, Veiligheid op de Rails, welke begin november aan de Kamer is gestuurd. De primaire doelstelling blijft het aantal slachtoffers op overwegen te verminderen. Het meerjarig gemiddelde van het aantal overwegdoden moet op 24 of minder uitkomen. Om te voorkomen dat er nieuwe onveiligheid ontstaat is een aantal criteria genoemd in de nota. Eén daarvan is dat de aanleg van nieuwe gelijkvloerse kruisingen niet is toegestaan. Voor uitzonderlijke situaties kan de Minister besluiten hiervan

af te wijken. Met deze uitzonderingsbepaling wordt invulling gegeven aan hetgeen bij de motie van de heren Duyvendak en Hofstra is gevraagd. De veiligheid van weggebruikers op en rond bestaande spoorwegovergangen is primair een verantwoordelijkheid van de weg- en spoorbeheerder. In mijn beleid is verwoord dat in een integrale afweging de beide beheerders bekijken met welke inrichting van het spoor en het regionale wegennet de veiligheid geoptimaliseerd kan worden. Daarbij hoort een gemeenschappelijke afweging waar overgangen noodzakelijk blijven en waar deze opgeheven of ongelijkvloers gemaakt kunnen worden. Voor de kosten die gemoeid zijn met het ongelijkvloers maken van een overweg kan men een verzoek doen tot een bijdrage in de kosten. Jaarlijks beschikt de minister een bedrag voor het zogenaamde programma verbetering veiligheid overwegen (PVVO) aan ProRail.

68

Wat betekent de zin «Overigens is er geen geluidsruimte voor groei» in de passage over groei van het spoorvervoer? Waaruit blijkt dat? Is dat overal zo, of alleen op bepaalde plaatsen? Zou elke groei van reizigerskilometers hier leiden tot overschrijding van geluidsnormen? Zo ja, waarom ziet u dit nu pas aankomen?

Beoogd werd om met deze zin aan te geven dat de groei van het spoorverkeer binnen de grenzen van wet- en regelgeving moet blijven. Op dit moment is het beeld van de geluidsruimte in Nederland gedifferentieerd. De spoorsector heeft een eigen verantwoordelijkheid om er voor te zorgen dat het rijden van treinen over de spoorweginfrastructuur op alle emplacementen en baanvakken binnen de wet- en regelgeving blijft. De spoorsector dient hiervoor verstandig haar middelen in te zetten en daarop nu reeds te anticiperen (stil materieel waar weinig ruimte is; aanpassing van snelheden indien van toepassing; letten op tijdstip waarop men bepaalde typen treinen inzet) om ook de komende groei te accommoderen.

De rijksoverheid helpt de spoorsector momenteel door middelen ter beschikking te stellen voor het wegwerken van de achterstanden op de emplacementen en door de sector via het Innovatieprogramma geluid nieuwe maatregelen te laten ontwikkelen en kritisch te laten kijken naar de eigen processen. Niet elke groei van reizigerskilometers hoeft dan ook te leiden tot overschrijding van geluidsnormen.

69

Welke groei van het personenvervoer is mogelijk binnen de marges van het huidige spoornet en dienstregeling?

Uit de diagnose van de spoorsector in het project Benutten en Bouwen is gebleken dat er een relatie is tussen de betrouwbaarheid van de infrastructuur en de punctualiteit van het vervoer en tussen punctualiteit en reizigersvolume (en hiermee de mogelijkheid tot groei). Daarnaast is uit deze diagnose gebleken dat er een relatie is tussen betrouwbaarheid van het huidige spoorstelsel (infrastructuur, materieel, dienstregeling, logistiek) en de capaciteit van het spoorstelsel. De spoorsector heeft berekend dat een toename van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel, gecombineerd met het oplossen van een aantal acute knelpunten, de door de spoorsector verwachte groei van 20% kan worden verwerkt (circa 10% op het bestaande net en circa 10% als gevolg van de in gebruik name van megaprojecten). De te treffen maatregelen zijn, voor zover deze betrekking hebben op het Rijk, onderdeel van het herstelplan spoor. Zie ook vraag 70.

70

Welke groei van het personenvervoer per spoor streeft u na? Hoe denkt u deze te gaan bereiken? Welke investeringen door wie zijn hiervoor nood-

zakelijk? Staan deze investeringen daadwerkelijk ook begroot of zijn er onvoldoende middelen voor?

Groei van het personenvervoer (groei in de spits naar 12 steden en Schiphol) is zoals aangegeven in de begroting 2004 geen doelstelling meer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wel wordt door de spoorsector een groei verwacht met ongeveer 20% (circa 10% op het bestaande net en circa 10% als gevolg van de in gebruik name van de megaprojecten). Het herstelplan spoor (fase 1 en fase 2) richt zich – in combinatie met de maatregelen die NS treft in het kader van het Verbeterplan – op het verwerken van de genoemde (selectieve) groei. Om dit mogelijke extra vervoer te kunnen verwerken wordt thans een pakket van samenhangende maatregelen door de spoorsector uitgewerkt. Dit betreft vereenvoudiging van de dienstregeling, groene golf voor goederenvervoer, hogere bedrijfszekerheid van het materieel, aanpak van acute knelpunten in de infrastructuur, minder storingen aan de infrastructuur en het voorkomen van olievlekwerking van vertragingen. Fase 2 van het herstelplan voorziet onder meer in investeringen in acute knelpunten (baanvakken en transfer) in de periode 2006–2012. De spoorsector werkt de invulling van fase 2 van het herstelplan thans nader uit om tot een optimale mix te komen. De financiële middelen voor de maatregelen aan de infrastructuur zijn – voor zowel fase 1 als fase 2 – in de begroting verwerkt (periode 2004–2012) en zijn toereikend. Door de Vaste Kamercommissie VenW is in het AO van 5/10/04 gevraagd in de Vervoerconcessie een groei-doelstelling op te nemen voor de periode tot 2015. Hierover voer ik thans nader overleg met NS. Over de uitkomsten daarvan wordt u binnenkort geïnformeerd in mijn reactie op de voorstellen die door de Vaste Kamer Commissie voor Verkeer en Waterstaat zijn geuit voor aanpassing van de tekst van de Concessies. (Brief VC VenW 21/10/04)

71

Wat is de exacte relatie tussen de onderhoudstoestand van het huidige spoornet en de mogelijke reizigersgroei, waaruit blijkt dat het huidige spoorstelsel een «dergelijke groei niet zonder mee aankan?»

Zonder een grondige aanpak ter verbetering van betrouwbaarheid zal de capaciteit van het netwerk worden aangetast; bij groei van het treinverkeer zal de betrouwbaarheid bovendien verder in het gedrang komen. Er is in de studie Benutten en Bouwen namelijk in geval van groei van het treinverkeer een exponentiële toename van het aantal storingen voorzien, omdat directe effecten (meer treinen), tweede orde effecten (hogere benutting) en derde orde effecten (minder bijsturingsmogelijkheden) optreden. Uit de analyses van de spoorsector is gebleken dat een storing vervolgvertragingen heeft; een vertraagde trein zorgt voor nog 4 treinen die worden vertraagd. In een dergelijk scenario worden dan vele reizigers gedupeerd. Al met al blijkt dat het huidige spoorstelsel (infrastructuur, materieel, dienstregeling, logistiek) onvoldoende betrouwbaar is en niet robuust is om een eventuele forse groei van het vervoer efficiënt te kunnen verwerken. De hoge vervoerscapaciteit die het spoor in potentie biedt kan zo niet worden gehaald.

72

Welke kosten brengt ombouw van het hoofdrailnet naar 25 KV met zich mee volgens de nieuwste inzichten?

Railned heeft diverse implementatiestudies uitgevoerd naar de invoering van nieuwe technische systemen op het huidige spoorwegnet. In de strategische studie «Modernisering tractie-energievoorziening» (Railned, 27 maart 1996) wordt geconcludeerd dat landelijke invoering van 25 kV, exclusief de noodzakelijke aanpassingen van de beveiliging, ongeveer 3,6

miljard gulden kost. In deze zelfde studie wordt geconcludeerd dat de ombouwkosten van het materieel, exclusief de noodzakelijke aanpassingen van de beveiliging, ongeveer 1,2 miljard gulden bedragen. Een toelichting op deze cijfers is terug te vinden in de brief inzake Beter benutten spoor (kenmerk DGP/VI/U.0100322 van 18 april 2001) van mijn ambtsvoorganger aan de Tweede Kamer. In deze brief staat verder over de invoering van dergelijke nieuwe systemen: «Betere benutting (...) kan worden gerealiseerd met de combinatie van nieuwe communicatie-, beveiligings- en beheersingssystemen; een nieuw tractie-energievoorzieningssysteem van 25 kV is daarvoor niet direct noodzakelijk. Railned heeft weliswaar geconcludeerd dat 25 kV functioneel en technisch gezien het beste energievoorzieningssysteem is, invoering daarvan is echter volgens Railned alleen zinvol als het grootschalig gebeurt en/of treinsnelheden hoger dan 160 km/u nodig zijn. Bovendien zijn er hoge kosten verbonden aan de ombouw van materieel en infrastructuur. Voorlopig kan door opwaardering van het huidige energiesysteem van 1500 V worden voorzien in de energievoorziening benodigd voor de vervoersgroei tot in ieder geval 2010 op het bestaande net.» Om deze redenen zijn, na de hierboven aangehaalde resultaten uit de eerdere studie, geen nieuwe onderzoeken verricht naar eventuele nieuwe inzichten in de kosten van ombouw van het hoofdrailnet naar 25 kV. Ook nu is er geen aanleiding te veronderstellen dat deze conclusies inmiddels gewijzigd zouden zijn.

73

Met betrekking tot gebruiksvergoeding spoor wordt opgemerkt dat het doel is in 2007 de variabele kosten voor 100% door de gebruikers te laten betalen. Wat wordt precies onder deze variabele kosten verstaan, hoe worden deze berekend en om welk bedrag gaat het in de jaren tot en met 2007?

De term variabele kosten refereert aan de kosten die direct samenhangen met het gebruik van de infrastructuur. Conform het vigerende besluit Gebruiksvergoeding 1999 wordt de hoogte van deze kosten afgeleid uit de begrotingen van de taakorganisaties. De gebruiksvergoeding wordt op basis van deze begrotingen jaarlijks vastgesteld door de Minister. Bij deze vaststelling wordt uitgegaan van een ingroeipad waarbij in 2007 de volledige variabele kosten worden doorbelast. Met de implementatie van de nieuwe spoorwegwet in 2005 wordt ondermeer Richtlijn 2001/14 geïmplementeerd. Daarmee vervalt het besluit Gebruiksvergoeding 1999. De Richtlijn stelt dat vervoerders tenminste de zelf veroorzaakte kosten moeten vergoeden. Artikel 7, lid 3 van de Richtlijn bepaalt immers dat een heffing wordt vastgesteld die gelijk is aan de «kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien». De vergoeding voor de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien wordt, conform de nieuwe spoorwegwet, door ProRail berekend en bij de vervoerders in rekening gebracht. Deze vergoeding wordt vastgelegd in de toegangsovereenkomst. De Nma is toezichthoudende instantie op de afspraken tussen vervoerders en ProRail. ProRail heeft inmiddels een voorlopige uitwerking gegeven aan de systematiek van de gebruiksvergoeding op basis van de nieuwe wetgeving. Bovendien is ProRail op basis van de beheerconcessie verplicht om periodiek de Gebruiksvergoeding internationaal te benchmarken. De door ProRail berekende totale gebruiksvergoeding komt grosso modo overeen met het niveau van gebruiksvergoeding dat in de begroting 2004 is voorzien voor 2007 (circa € 200 mln. prijspeil 2004). De uitwerking van ProRail van de nieuwe Spoorwegwet sluit daarmee aan bij het hoofdlijnenakkoord, het bestaande beleid en de begroting. Voor de jaren 2005 en 2006 is een overgangsregeling voorzien die aansluit bij het vigerende ingroeipad en moet leiden tot een stapsgewijze groei naar het niveau van ca. € 200 mln.

Voor meer details over deze overgangsregeling verwijs ik naar de brief die ik recent heb gestuurd aan de Tweede Kamer over dit onderwerp (27 482. nr. 97)

74

Wat betekent het voornemen om in 2007 de gebruikersvergoeding voor het spoor voor 100% te laten betalen door de gebruiker voor de prijs van de treinkaartjes? Vindt u dat de NS en andere vervoerders deze verhoging volledig mogen doorberekenen aan de klant?

Het vigerende beleid, de spoorwegwet en de begroting gaan ervan uit dat in 2007 de volledige door de vervoerder veroorzaakte kosten in rekening worden gebracht bij die vervoerder door middel van de gebruiksvergoeding. Dit is een verplichting die voortvloeit uit Europese Richtlijn 2001/14. Zoals ik heb toegelicht in mijn brief over de overgangsregeling gebruikersvergoeding (kenmerk 27 482. nr. 97) zal de gebruikersvergoeding in 2005 en 2006 stapsgewijs toenemen. In de concept vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heb ik opgenomen dat NS de tarieven voor de beschermde kaartsoorten mag laten stijgen met de inflatie (CPI) en de stijging van de Gebruiksvergoedingstarieven. Of de decentrale vervoerders de stijging van de Gebruiksvergoedingstarieven mogen doorbelasten aan de reiziger hangt af van de afspraken die zijn gemaakt tussen de vervoerder en de decentrale overheid. Goederenvervoerders opereren in een competitieve markt en voor hen gelden geen voorwaarden ten aanzien van de tarieven die zij hanteren richting hun afnemers.

75

Wat betekent het in de praktijk dat het Rijk de specifieke aandacht van de decentrale overheden vraagt voor het thema «locatiebereikbaarheid»? Op welke wijze gebeurt dit? Welke afrekenbare doel- en taakstelling wordt er gehanteerd voor deze rol van het Rijk?

Binnenkort start het inhoudelijke overleg tussen Rijksoverheid en decentrale overheden over de uitwerking Nota Mobiliteit. Het thema locatiebereikbaarheid komt hierbij aan de orde. Dat kan nu er overeenstemming is bereikt over de algemene beleidskaders in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Daarin staan ook inhoudelijke en procesmatige aangrijpingspunten voor de uitwerking van het thema. In mijn brief van eind september over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat «leder zijn deel: locatiebereikbaarheid anders aanpakken» is eveneens te lezen wat mij voor ogen staat, zoals het bij decentrale overheden promoten van het gebruik van juridische instrumenten (o.a. milieu- en bouwvergunning en convenanten) of op hun verzoek eventuele belemmeringen in regelgeving van V&W op te heffen. Het gaat er om dat decentrale overheden en hun lokale of regionale gesprekspartners uit het bedrijfsleven en instellingen afspraken maken over wie, wanneer, welke bijdrage gaat leveren. Mijn rol is primair ondersteunend ten opzichte van de behoeften van decentrale overheden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het in de begroting genoemde programma Ruimte en mobiliteit en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Bij deze rol past geen afrekenbare doelstelling voor het Rijk. Wel worden er prestatie-indicatoren ontwikkeld ten behoeve van de monitor van de Nota Mobiliteit, zowel inhoudelijk als procesmatig. Als dit is uitontwikkeld zult u daar nader over worden geïnformeerd.

76

Wanneer zijn de onderzoeksresultaten naar maatregelen om het spoor structureel te herstellen bekend?

De eerste fase van het onderzoek door Prorail, een vervangingsplan op basis van technische levensduur, wordt eind dit jaar afgerond. Dit plan zal

verder uitgewerkt worden op basis van levensduur optimalisatie en logistieke optimalisatie. Daarbij zal ook rekening gehouden moeten worden met het in de Nota Mobiliteit geformuleerde spoorbeleid. Deze uitwerkingen zullen in 2005 plaatsvinden zodat de onderzoeksresultaten indien mogelijk meegenomen kunnen worden in de mid-term review in 2006.

77

Twee investeringsprojecten worden gefinancierd uit het Fonds Eenmalige Bijdragen NS (FENS), te weten invoering van de chipkaart en dynamische reisinformatie. Hoeveel geld is uitgetrokken voor de invoering van de chipkaart en hoeveel middelen resteren nog in het FENS? (Financiën en medeparaaf Spoor)

Voor de chipkaart (electronic ticketing) is in FENS € 226 mln gereserveerd. Voor het afsluiten van de stations (beheerste toegang stations) is € 500 mln gereserveerd. Inmiddels zijn de bedragen door opgebouwde rente respectievelijk € 241,3 mln en € 535,4 mln. De verantwoordelijkheid voor beheer en aanwending van FENS voor de hieronder genoemde bestedingsdoelen ligt primair bij ProRail en NS. Zij hebben hiertoe, met instemming van de Staat, een overeenkomst gesloten. Totaal omvat het FENS € 1455 mln. Dit bedrag is volledig gereserveerd voor investeringen in spoorvervoer, waaronder bovengenoemde bedragen voor beheerste toegang stations en electronic ticketing.

78

V&W brengt samen met decentrale overheden, NS en ProRail in kaart wat de financiële en vervoerkundige gegevens zijn per treindienst van de 14 overgebleven contractsectorlijnen. Bestaat binnen deze samenwerking voor andere bedrijven de mogelijkheid in te springen?

Wanneer decentrale overheden een treindienst uit de contractsector overnemen, zullen zij het vervoer erop openbaar aanbesteden, waarbij vervoersbedrijven de mogelijkheid hebben om een offerte uit te brengen.

79

Blijft V&W de gebruiksvergoeding voor de contractsectordiensten compenseren indien een andere partij dan de NS deze diensten gaat uitvoeren?

Ja. Momenteel zijn decentrale vervoerders nog vrijgesteld van gebruiksvergoeding, maar na in werking treding van de Spoorwegwet moeten ook zij gebruiksvergoeding aan ProRail betalen. De te betalen gebruiksvergoeding wordt dan onderdeel van de onrendabele top van de vervoerder. De onrendabele top komt in aanmerking voor subsidie van de (decentrale) overheid. Voor treindiensten die op dit moment onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden gereden worden, zal V&W de rijksbijdrage die de decentrale overheid ontvangt zodanig ophogen, dat de decentrale overheid de kosten voor de exploitatie van de treindienst kan vergoeden. Hierbij geldt een maximum: de bijdrage aan de decentrale overheid wordt maximaal opgehoogd met de huidige bijdrage voor NS voor de compensatie van de gebruiksvergoeding in de contractsector. Ook bij de 13 nog te decentraliseren contractsectordiensten, zal de gebruiksvergoeding integraal onderdeel van de onrendabele top van de decentrale vervoerder zijn. Deze onrendabele top komt in aanmerking voor subsidie. Voor de nog te decentraliseren contractsectordiensten geldt ook een maximum. De huidige bijdrage aan NS en de huidige compensatie gebruiksvergoeding aan NS voor die 13 contractsectordiensten is maximaal beschikbaar als subsidie voor de onrendabele top ná decentralisatie. Zie ook mijn antwoord op vraag 35.

Welk duidelijk en helder prestatiegegeven is ontwikkeld met betrekking tot de regionale bereikbaarheid?

Regionale bereikbaarheid bevat alle onderdelen van het regionaal verkeers- en vervoerbeleid en omvat daarmee veel aspecten. Het is daarom niet in één prestatiegegeven te vatten. Het kader voor regionale bereikbaarheid is vastgelegd in de essentiële onderdelen van beleid in de Nota Mobiliteit. In de essentiële onderdelen heeft het rijk – conform de Planwet Verkeer en Vervoer – aangegeven wat zij van de decentrale overheden verwacht. Deze essentiële onderdelen dienen door de decentrale overheden uitgewerkt te worden in de provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen en het gemeentelijk beleid. De voortgang van bijvoorbeeld bereikbaarheid, betrouwbaarheid en openbaar vervoer wordt jaarlijks in de monitor van de Nota Mobiliteit gemeld en de afzonderlijke prestaties van de overheden worden gebenchmarkt. Hiermee heeft het rijk vroegtijdig inzicht in de ontwikkelingen op het terrein van regionale bereikbaarheid. Indien nodig sluit het rijk aanvullende convenanten, of aanvullende regelgeving af. In het uiterste geval kan het rijk een aanwijzing geven.

81

In beleidsartikel 07 staat een bedrag van € 90 mln. gereserveerd voor de invoering van de chipcard. In het IF 01.03 is sprake van een bedrag van € 60 mln. verspreid over 2006, 2007 en 2008. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar?

De € 60 mln. die in het IF 01.03 staat is overgeheveld naar artikel 07 (klantgerichte personenvervoermarkt) van de begroting van VenW. Daar is het bedrag terug te vinden bij «enveloppe regionale bereikbaarheid». In de toelichting daarbij is te lezen dat dit geldt beschikbaar wordt gesteld voor de chipkaart. De overige € 30 mln was al eerder gereserveerd in de begroting. Er is dus wel degelijk € 90 mln voor de chipkaart beschikbaar.

82

Wanneer zal uiterlijk worden besloten het Participatiefonds op te heffen? Hoeveel geld zit er in dat fonds? Worden deze middelen bij opheffing van het fonds wel ingezet voor het openbaar vervoer?

Ik zal besluiten tot opheffing van het Participatiefonds als de doelstellingen van het Participatiefonds en het Rijk gerealiseerd worden. De hoofddoelstelling is bereikt als alle gemeentelijke vervoerbedrijven extern zijn verzelfstandigd. Dit kan met of zonder tussenkomst van het Participatiefonds. De meeste gemeenten hebben inmiddels hun GVBen op eigen kracht verzelfstandigd en/of verkocht. Indien de nog resterende gemeenten (Amsterdam en Rotterdam) komend jaar te kennen geven geen gebruik te willen maken van de diensten van het Participatiefonds bij de verzelfstandiging in 2007 dan zal ik eind 2005 in goed overleg met Financiën beslissen het fonds op een gepast tijdstip op te heffen omdat het dan zijn rol heeft vervuld. Het Participatiefonds verkrijgt van V&W een beperkte hoeveelheid kasmiddelen (€ 63 000) om de lopende organisatiekosten te kunnen betalen. In het fonds zelf zitten geen middelen. De afspraak is dat bij liquidatie van het fonds de resterende kasmiddelen ter beschikking komen van V&W. De Minister mag vrij over de middelen beschikken.

83

Is de verlaging van het budget op artikel 07.01.01 Spoorvervoer alleen een technische mutatie richting het Infrastructuurfonds of is er daarnaast sprake van een extensivering?

Het betreft een technische mutatie richting het Infrastructuurfonds vanaf 2005. Daarnaast is dit onderdeel gemuteerd voor de vorming van de BDU per 1-1-2005 (zie blz. 287). Er is geen sprake van extensivering van beleid.

84

Voor het tweede jaar in rij meldt de begroting dat V&W samen met VROM (trekker) in Europees verband uitstel gaat vragen voor de NO_x-norm. Is dat het vorig jaar niet gelukt? Hoe komt het dat hierover niets is terug te vinden in de VROM-begroting? Hoe realistisch is dit streven als het kenmerk nog niet gelukt is? (Vrom)

Nee, dat is nog niet gelukt. Oorspronkelijk was de evaluatie van de Europese Richtlijnen door de EU voorzien voor eind 2003. De evaluatie is nu echter geïntegreerd in het CAFE-traject, waarvan de planning langer door loopt. Gevolg is dat eventuele voorstellen met betrekking tot aanpassingen van de Richtlijnen op zijn vroegst medio 2005 worden verwacht.

85

Welke negen knelpunten blijven in 2015 over met betrekking tot het overschrijden van de grenswaarden van NO₂? (Vrom)

Het gaat daarbij om de negen knelpunten zoals die door de staatsecretaris van VROM, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, in een brief aan de Kamer d.d. 21 oktober 2003 (Kamerstuk 28 663, nr. 8) zijn gemeld. Dit zijn:

A10 Westlandgracht; Overtoomseveld; De Kolenkit – Sloterdijk (Amsterdam);

A20 Kleinpolder – Blijdorp – Bergpolder (Rotterdam);

A13 Overschie – Kleinpolder (Rotterdam);

A16 Het Lage Land – Prinsenland – 's-Gravenland (Rotterdam);

A16 Viottakade – Zeehavenlaan – Wielwijk (Dordrecht);

A12 Utrechtesbaan (Voorburg);

A9 Badhoevedorp;

A12 Nieuw Hoograven (Utrecht);

A2 Waardenburg.

86

Waaruit bestaat de innovatieportefeuille van het Innovatieberaad. Hoe wordt dit beraad gefinancierd?

Het VenW Beraad Kennis en Innovatie kent een sectoraanpak. Per VenW-sector (logistiek, luchtvaart, bouw, verkeer en water) is een groep mensen uit het bedrijfsleven en de kennisinstellingen verzameld. Er wordt gewerkt aan een tweetal producten die tezamen de innovatieportefeuille vormen. In de eerste plaats is het de doelstelling om tot een aantal afgeronde innovatieve projecten te komen. In de tweede plaats is het de doelstelling om tot acties te komen die gericht zijn op het versterken van het innovatieklimaat. De (beperkte) secretariaatskosten worden gefinancierd uit het bestaande kennis- en innovatiebudget van VenW. Bij de financiering van de innovatieve projecten, respectievelijk acties ter versterking van het innovatieklimaat, wordt aangehaakt bij bestaande initiatieven, liefst in PPS-verband.

87

Welke maatregelen zijn door de Vergroeningscommissie bestudeerd en opgenomen in het Belastingplan 2005? (Financiën)

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar de brief van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieube-

heer aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 20 september 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 770, nr. 1), en naar de daarop aanvullende brief van 29 oktober 2004 (nog geen kamerstuk bekend) en het Belastingplan 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 767).

88

Wat bent u van plan te gaan doen aan de toegenomen geluidsoverlast ten gevolge van de volumegroei van het verkeer en vervoer? Op welke plaatsen zijn aanvullende maatregelen nodig? (Vrom)

De huidige wet Geluidhinder kent naast aanleg of reconstructie van infrastructuur geen andere moment om geluidsmaatregelen te treffen dan het volgende moment van reconstructie. Daar kunnen jaren tussen zitten. Daarom zijn er veel plaatsen waar aanvullende maatregelen nodig zijn. Binnen dit wettelijk kader pak ik geluidsoverlast aan door, conform de wet Geluidhinder, maatregelen bij de geplande MIT-projecten, te treffen. De omvang van deze maatregelen zal afhangen vna groeiprognoses van het verkeer, 10 jaar na realisatie van het betreffende project.

Daarnaast heb ik in deel I van de Nota Mobiliteit een bedrag van € 650 mln gereserveerd om, bovenop datgene wat er wettelijk aan maatregelen moeten worden getroffen, de zwaarste knelpunten bij rijkswegen en nationale spoorwegen weg te nemen in de periode tussen 2010 en 2020. Dit zal onder andere in actieplannen worden vastgelegd die elke vijf jaar worden opgesteld, te beginnen vanaf 2008, en die deel uitmaken van de Europese Richtlijn omgevingslawaaï die dit jaar in nationale wetgeving is vastgelegd.

Tevens is in de genoemde Nota Mobiliteit aangegeven dat, door middel van experimenten, onderzocht wordt of de invoering van geluid reductieplafonds een middel kan zijn om ook bij volume groei het geluid te beheersen.

89

Waarom is ervoor gekozen pas in 2018 de belangrijkste barrières voor de Ecologische Hoofstructuur (EHS), voor zover veroorzaakt door rijksinfrastructuur, op te heffen? Wordt de eventuele compensatie van versnippering in de toekomst standaard in de begroting van het betreffende project meegenomen? In welke mate wordt beheer en onderhoud van ontsnipperingsmaatregelen begroot? Waarom worden de uitgaven niet separaat zichtbaar gemaakt op het Infrastructuurfonds? (LNV)

Met het Meerjarenprogramma Ontsnippering wordt aangesloten bij de planhorizon van de EHS, namelijk 2018, zodat de samenhang tussen het MJPO en de realisering van de EHS inclusief de Robuuste Verbindingen is gewaarborgd. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn inpassing, mitigatie en compensatie, voor zover zij wettelijk vereist zijn, inherente onderdelen van infrastructurele projecten. De kosten van ontsnipperingsmaatregelen worden in de aanleg- en de beheer en onderhoudsbudgetten meegenomen. De budgetten worden daarom niet op een separaat artikel-(onderdeel) geraamd. Over de voortgang van het ontsnipperingsprogramma wordt u geïnformeerd in het MIT/SNIP projectenboek.

90

Is bij het hanteren van het aantal meldingen van ernstige incidenten en ongevallen in de luchtvaart als prestatie-indicator rekening gehouden met eventuele averechtse gevolgen?

Ja, uitgaande van het feit dat met de in deze vraag opgenomen opmerking over de mogelijke averechtse gevolgen van het gebruik van de bedoelde prestatie indicator wordt bedoeld op het mogelijk afnemen van

de meldingsbereidheid in de luchtvaart verwijs ik naar brief Kamerstuk 24 804 nr. 26 van 14 september inzake de rechtsbescherming bij meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart. De in deze brief geschetste maatregelen zullen een positief effect hebben op de meldingsbereidheid in relatie tot de luchtvaartvoorvallen, -incidenten en ongevallen in Nederland en daarmee naar verwachting de eventuele averechtse gevolgen van het gebruik van de bedoelde prestatie-indicator, verminderen.

91

Uit het rapport van de Algemene Rekenkamer over de toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wordt gesteld dat het hanteren van het aantal meldingen van ernstige incidenten en ongevallen als prestatie-indicator ook averechts kan uitpakken. Hoe verhoudt zich dit met het gebruik van het aantal meldingen als prestatie-indicator?

Uitgaande van het feit dat met de in het rapport van de Algemene Rekenkamer over het toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) opgenomen opmerking over de mogelijke averechtse gevolgen van het gebruik van de bedoelde prestatie indicator wordt bedoeld op het afnemen van de meldingsbereidheid verwijs ik naar brief Kamerstuk 24 804 nr. 26 van 14 september inzake de rechtsbescherming bij meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart. De in deze brief geschetste maatregelen zullen een positief effect hebben op de meldingsbereidheid in relatie tot de luchtvaartvoorvallen, -incidenten en ongevallen in Nederland en daarmee naar verwachting de eventuele averechtse gevolgen van het gebruik van de bedoelde prestatie-indicator, verminderen. Het gebruik van het aantal (ernstige) incidenten en ongevallen als één van de indicatoren die bijdraagt aan het verhogen van het inzicht in de trendmatige ontwikkeling van de luchtvaartveiligheid zal hierdoor in kwalitatieve zin verder verbeteren.

92

Hoeveel van de 19 ernstige incidenten die bij de Raad van Transportveiligheid zijn gemeld vonden plaats in Nederland en hoeveel in het buitenland? Kunt u een overzicht geven van deze incidenten en een toelichting op de locatie, de aard en de omvang ervan?

De gegevens met betrekking tot het aantal ongevallen en ernstige incidenten in 2003 in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland die in de begroting in de tabel op pagina 154 opgenomen zijn, zijn eerder vermeld in het Jaarbericht 2003 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In 2003 zijn er 19 ernstige incidenten (een ernstig incident is, volgens de definitie in de Wet Raad voor de Transportveiligheid, een incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden) in de commerciële luchtvaart voorgevallen, waarvan melding is gemaakt bij de Raad voor de Transportveiligheid. Vijf van deze incidenten hebben zich voorgedaan in het buitenland met Nederlands geregistreerde vliegtuigen. De overige 14 vonden plaats in Nederland, waarvan het in 10 gevallen ging om een Nederlands vliegtuig.

93

Kunt u een overzicht geven van de aantallen incidenten die de afgelopen vijf jaar zijn gemeld bij de Raad van Transportveiligheid, onderverdeeld zoals de tabel op pagina 154?

Het gevraagde overzicht zal separaat door de RvTV zo spoedig mogelijk aan de Kamer worden toegezonden. In de bijlage is het overzicht van de RvTV gevoegd.

Vliegtuigtype	Aantal ongeval- len	Ernstige inciden- ten	Inciden- ten	Dode- lijke slachtof- fers*	(Zwaar-) gewon- den*
Commerciële verkeersvluchten	7	72	346	0	0
Helicopters	6	1	31	0	0
Privé/zaken luchtvaart	85	33	172	20	8
(Motor)zweefvliegtuigen	53	16	87	6	9
Heliumballonnen	9	2	4	0	6

NOOT * = aantal meldingen waarbij dodelijke slachtoffers of (zwaar)gewonden zijn gevallen.

94

Hoe verloopt op dit moment de samenwerking tussen de ministeries van V&W en Justitie ten aanzien van security? (Justitie)

De toedeling van bevoegdheden inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart is geregeld in de Luchtvaartwet. Op grond hiervan is de Minister van Justitie verantwoordelijk voor het beleid voor de beveiligingszorg (security) op de luchtvaartterreinen. De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de beveiliging die vluchtuitvoering betreft. Gezien de vele raakvlakken in deze verantwoordelijkheden is er sprake van een nauwe samenwerking en voortdurende afstemming.

95

Aanvullende normering en regulering worden in 2005 voorbereid aan de hand van aanbevelingen die onder meer voortkomen uit het wegwerken van de «achterstand». Op welke achterstand wordt hier gedoeld?

Geïntariseerd is welke regelgeving reeds wel, nog niet of niet volledig is geïmplementeerd. Daaruit blijkt dat voor de meeste regelgeving de implementatie reeds compleet is of bijna compleet. Er zijn verschillende oorzaken voor het feit dat regelgeving niet of nog niet geheel is geïmplementeerd, ondermeer:

- 1 Het sorteren en beoordelen van dubbelingen in de verschillende internationale regelgeving;
- 2 Het beoordelen van verschillen, en mogelijke gevolgen daarvan, in definities voor dezelfde begrippen in de verschillende internationale regelgeving;
- 3 Het beleidsmatig inbedden van de regelgeving in Nederlands luchtvaartbeleid.

96

Welke achterstand wordt bedoeld met betrekking tot aanvullende normering en regulering? Op welke termijn is deze «achterstand» weggewerkt?

Er is op dit moment geen wezenlijke achterstand in het implementeren van richtlijnen. Een overschrijding van implementatie data is daar op dit moment niet aanwezig. Voor het komend jaar kan een overschrijding ontstaan ten aanzien van de richtlijn 2003/42/EG Voorvallen in de burgerluchtvaart. Voorzover die ontstaat zal deze echter beperkt zijn en onder meer veroorzaakt worden door: de interpretatie en uitleg van internationale regelgeving in Nederlandse wetgeving (b.v. uit oogpunt van level-playing field en het streven naar zo algemeen mogelijke wetgeving)

- het vermijden van dubbelingen en strijdigheden bij de implementatie met reeds bestaande regelgeving.
- mogelijke nog bestaande politieke vraagstukken die beantwoording behoeven voordat kan worden geïmplementeerd. Ten aanzien van

verordeningen is het probleem van het hebben van een «achterstand» minder urgent. Verordeningen zijn rechtstreeks werkend. Politiek wordt momenteel meer aandacht besteed aan achterstanden in richtlijnen. Op luchtvaartgebied lopen op korte termijn ter uitvoering van de SES verordening, de Denied boarding verordening en de Verzekeringsverordening implementatieprojecten die qua tijd onder een zekere druk staan. Van overschrijding is thans nog geen sprake. Naast het maken van uitvoeringsregelgeving bestaat de implementatie hier vooral uit het verwijderen van strijdige bepalingen. Derhalve kan worden gesteld dat «achterstanden», voor zover deze zich voordoen of zullen voordoen, beperkt in omvang zijn en in principe hoofdzakelijk betrekking kan hebben op de implementatie van verordeningen. Vooral nog wordt niet voorzien dat extra inzet voor het wegwerken van de achterstanden nodig is.

97

Er is een beleidsevaluatie gepland naar interfaces in de luchtvaart (gate tot gate). Wat wordt bedoeld met «gate tot gate»?

Met «gate to gate» wordt bedoeld het onderzoek naar het geheel aan interacties tussen partijen, die het mogelijk maken dat vliegtuigen van de ene naar de andere luchthaven kunnen vliegen.

98

Op basis van het demonstratiemodel is vastgesteld dat het zinvol en mogelijk is om een causaal-risicomodel te ontwikkelen voor de luchtvaart. Kan een toelichting worden gegeven op de kwalificaties «zinvol en mogelijk»?

Gewezen wordt op het gegeven dat resultaten van de demoversie van dien aard zijn, dat voortzetting van het onderzoek gerechtvaardigd is. Met «zinvol» wordt bedoeld dat vooraf gestelde gebruiksdoelen, gericht op verbetering van de (interne) luchtvaartveiligheid, nog steeds haalbaar zijn. Met «mogelijk» wordt bedoeld dat resultaten weliswaar uitwijzen dat er zwakke elementen zijn in een dergelijk model, maar dat er toch goede perspectieven zijn voor oplossingen en dus voor de oplevering van een compleet operationeel causaal model.

99

Kunt u aangeven wat de «opportunity costs» zijn van Schiphol met betrekking tot het niet mogen bebouwen van de regio?

Al vanaf de PKB in 1995 mag in een gebied rond de luchthaven, toen vrijwaringszone geheten, geen nieuwbouw van woningen plaatsvinden. Dat geldt sinds de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart onverkort, in vrijwel hetzelfde gebied. Doel daarvan is te voorkomen dat meer mensen gaan wonen in het gebied waarvan duidelijk is dat een deel van de inwoners overlast van het vliegverkeer ondervindt. Daarnaast wordt voorkomen dat meer mensen gaan wonen in het gebied waar het veiligheidsrisico door vliegverkeer relatief het hoogst is. Dit beleid is wettelijk vastgesteld na bespreking met de Kamer, en vanaf februari 2003 van kracht.

100

Indien het aanbod om de woning te verkopen, niet wordt aanvaard, voor wie zijn dan de gevolgen?

Als een bewoner in de sloopzones zijn woning niet wenst te verkopen, zijn de gevolgen voor de bewoner. Die heeft namelijk, conform de door de Kamer aangenomen motie Hofstra, zelf de vrijheid om zijn huis wel of niet

te verkopen. De woning kan alleen aan de gemeente worden verkocht en niet op de vrije markt. Daarmee is gewaarborgd dat de woningen in de sloopzones voor geluid en veiligheid op termijn allen zullen worden aangekocht en afgebroken.

101

Geldt de bewering ten aanzien van de externe veiligheidsgrenzen ook voor de grenzen van geluid en luchtverontreiniging?

In de begroting is aangegeven dat verwacht wordt dat binnen de externe veiligheidsgrenzen voorlopig nog groei ruimte voor de luchtvaart aanwezig is. Deze verwachting is gebaseerd op de door de sector verwachte ontwikkeling van de luchtvaartvloot. Voor geluid werd in berekeningen van de luchtvaartsector in 2004 een mogelijke groei beschreven van de huidige 400 000 naar ruim 500 000 bewegingen. Of die groei ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, hangt af van de juistheid van de verwachtingen van de sector (bijvoorbeeld hoe snel de vloot stiller wordt), en van de mate waarin de sector erin slaagt de beschikbare milieuruimte in de praktijk volledig te benutten. Ook kunnen operationele problemen bij het gebruik van de luchthaven leiden tot minder groei ruimte dan verwacht, bijvoorbeeld door de problematiek van het parallel starten. Voor luchtverontreiniging zijn relatieve grenzen gesteld aan de uitstoot door het luchtverkeer. Deze grenzen bepalen dus geen maximaal aantal vliegtuigbewegingen, maar wel hoe schoon de vloot dient te zijn. De grenzen aan de uitstoot zijn gebaseerd op de door de sector verwachte vlootontwikkeling. De grenzen worden in de loop der jaren lager, op basis van de vermindering van de uitstoot per vliegtuig. Afgelopen gebruiksjaar (2004) is gebleken dat de sector dicht tegen de grenswaarden van de uitstoot aan zit.

102

Er wordt van uit gegaan dat de mainport Schiphol in de periode tot 2010 circa 600 000 vliegbewegingen en circa 60 miljoen passagiers per jaar kan verwerken. Is bij deze aanname uitgegaan van het huidige stelsel? Geldt dit groeiscenario ook voor de parameters luchtverontreiniging en geluid?

Bij deze aanname is uitgegaan van het huidige banenstelsel. De aannames zijn gebaseerd op de berekeningen uit de Kengetallen Kosten Baten Analyse Gevolgen Uitbreiding Schiphol die door het Centraal Planbureau (verder CPB) is uitgevoerd in 2001. Hierbij is door het CPB rekening gehouden met de grenzen die gesteld worden door normen voor veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en geluid. Ook is er door het CPB rekening mee gehouden dat de luchtvaartsector gegeven deze normen additionele inspanningen doet om met name de hoeveelheid vliegtuigeluid te beperken.

103

Kunt u toelichten waarom het beleid van dit kabinet erop gericht is om Schiphol haar positie als vierde luchthaven van Europa te laten behouden, ook bij een groeiende markt?

Het kabinet acht een goede bereikbaarheid door de lucht voor de Nederlandse economie van groot belang. Onderdeel daarvan is de beschikbaarheid van een luchthaven met bijbehorend netwerk aan intercontinentale verbindingen die bijdragen aan een goede positie van Nederland in het level playing field van concurrerende economische regio's. De huidige vierde positie van Schiphol in het aanbod van verbindingen («netwerk-kwaliteit») wordt daarbij gezien als de hoogst haalbare. De nummers een tot en met drie (Londen, Parijs en Frankfurt) kennen een veel grotere eigen natuurlijke thuismarkt. Met de toevoeging ook bij groeiende markt is

bedoeld aan te geven dat Nederland mee wil profiteren van een groei in de luchtvaart en het economisch effect ervan, uiteraard binnen de vastgestelde grenzen van milieu en veiligheid.

104

De werking van de Wet Luchtvaart met betrekking tot Schiphol wordt gemonitord en geëvalueerd van 2003–2005. Indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft, zullen het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) worden gewijzigd. Op welke termijn zijn deze wijzigingen voorzien?

Op basis van de evaluatierapportage kan in de eerste helft van 2006 worden besloten of het wenselijk is de luchthavenbesluiten aan te passen. Volgens de procedure die nu in de Wet luchtvaart vastligt, kost een dergelijke wijziging al snel 14 maanden. Dat betekent dat in het najaar van 2007 eventueel gewijzigde luchthavenbesluiten van kracht zouden kunnen zijn.

105

Waarom krijgt de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), los van de betaling voor opdrachten, een vaste subsidie? Vanuit welk publiek doel gereedeneerd dient de overheid voor het bestaan van de NLR te betalen?

De vaste subsidie aan het NLR is bedoeld voor de uitvoering van het «Programma Werkzaamheden in Eigen Beheer». Dit Programma betreft (lange termijn) onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaart met als doel kennis in stand te houden op diverse gebieden die cruciaal zijn voor een goed functionerende burgeren militaire luchtvaart zoals op het gebied van luchtverkeersregeling, veiligheid, milieu, avionica, operationele research, mens-machine interface, ruimtevaart, levenduurbewaking, etc. In de reactie op het rapport van de Ad hoc-commissie «Brugfunctie TNO en GTI's» (de Commissie Wijffels) heeft het kabinet ingestemd met de conclusie dat de kennisinstandhouding op het gebied van lucht – en ruimtevaart mede een taak is van de overheid en dat het daartoe aan het NLR financiële middelen ter beschikking stelt.

106

Welk deel van de subsidie aan de NLR is bedoeld voor Air Traffic Management (ATM)-onderzoek?

Van de totale subsidie (zie vraag 105) wordt circa 30% besteed aan onderzoek op het gebied van Air Traffic Management. Dit is structureel.

107

Kunt u een toelichting geven op de genoemde verantwoordelijkheid van de overheid ten aanzien van het luchtvaartbedrijfsleven? Waar ligt die verantwoordelijkheid en waaruit blijkt dat de overheid dit ook moet uitdrukken in een financiële bijdrage?

Om in de toekomst het luchtverkeer veilig en vlot te kunnen blijven afwikkelen zijn gegeven de toenemende complexiteit en de groei van het luchtverkeer in dit deel van Europa innovaties nodig in de luchtverkeersleidingssystemen en bijbehorende procedures. Ook zal moeten worden geïnvesteerd in vliegtuigen en luchthavenfaciliteiten. De benodigde investeringen daarvoor in apparatuur en human resources zijn een taak voor de luchtvaartsector zelf. Dat geldt in principe ook voor het verkrijgen van de benodigde kennis die daarvoor nodig is. Het Rijk heeft echter ook zelf behoefte aan kennis over toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart en over het gebruik van het luchtruim aangezien zij verantwoordelijk is voor het luchtruim en de regelgeving voor het gebruik ervan (conform advies

Commissie Wijffels). Ten behoeve van zowel de overheid als het bedrijfsleven is de beschikbaarheid van een instituut op het gebied van luchtvaartkennis wenselijk. Naar zijn aard kan deze niet geheel bestaan uit financiering via opdrachten. Om die reden wordt een financiële bijdrage geleverd aan het NLR.

Daarnaast verricht het NLR opdrachten op projectbasis. De sterke positie van de Nederlandse luchtvaartsector wordt mede mogelijk gemaakt door de beschikbaarheid van onderzoeksfaciliteiten met een sterk innovatief vermogen. De Nederlandse overheid ziet een verantwoordelijkheid naar het bedrijfsleven daar waar het de positie van het Nederlandse bedrijfsleven in het wereldwijde level playing field aangaat. Zo wordt op Europese schaal onder andere door financiering uit EU-TEN T middelen een groot innovatietraject opgezet voor innovaties in luchtverkeersleidingsystemen met daarin een rol voor Eurocontrol. De werkzaamheden zelf zullen worden aanbesteed bij het bedrijfsleven. De Nederlandse overheid acht het wenselijk dat het Nederlandse bedrijfsleven een goede uitgangspositie heeft bij het ontwikkelen van dit innovatiebeleid. Verkeer en Waterstaat doet dit door het luchtvaartbedrijfsleven adequaat op de hoogte te brengen en te houden van onder andere de genoemde ontwikkelingen op Europees niveau.

108

Kunt u een specificatie geven van de subsidies die vallen onder artikel 10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit?

Het betreft de subsidie aan de Stichting Nationaal Lucht en Ruimtevaart Laboratorium.

109

Op welke wijze zal de overheid aandacht gaan besteden aan fytosanitaire en veterinaire keuringen, de praktijk ten aanzien van transitvisa en de administratieve lastendruk met betrekking tot de concurrentiepositie van Schiphol.

De invloed van overheidsinspecties als fytosanitaire en veterinaire keuringen en van de regelgeving op het gebied van transitvisa op de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector is onderdeel van het onderzoek dat op dit moment in het kader van het project Luchtvaart en Level Playing Field van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met andere departementen wordt uitgevoerd.

110

Waaruit bestaat de financiële bijdrage aan Nederland Distributieland en welke projecten worden hiermee ondersteund?

NDL voert namens de drie subsidiegevende departementen (EZ, LNV en V&W) verschillende activiteiten uit. Voor V&W zijn onder andere volgende projecten van belang: Compass Eastwards: onderzoek met als doel te kijken of Nederland na de uitbreiding van de EU met 10 nieuwe landen nog steeds de «Gateway for Europe» is. De resultaten worden gebruikt bij de buitenlandpromotie van NDV (zie laatste punt). Distrivaart: samenwerkingsproject van diverse publieke en private partners met als doel de binnenvaart te promoten als innovatieve modaliteit. Bier, frisdrank en andere consumentengoederen worden per pallet via het binnenvaartnetwerk gedistribueerd. Er is sprake van een «moving warehouse». De potentiële kostenbesparing is circa 20% Project «Stadsbox» richt zich op de ontwikkeling van een nieuw type container om de problematiek rond de stedelijke distributie aan te pakken. Momenteel worden de logistieke en technische kenmerken en de kritische succesfactoren bepaald. (resultaten beschikbaar dec. 2004) Buitenlandpromotie: NDV zet zich in om

A: de aantrekkingskracht van Nederland als «gateway for Europe» voor buitenlandse bedrijven te behouden en te versterken en B: het Nederlandse logistiek bedrijfsleven op de kaart te zetten bij buitenlandse verladers.

Er zijn geen projecten die uitsluitend op luchtvaart betrekking hebben. Wel voert NDL projecten uit die betrekking hebben op thema's die van belang zijn voor het logistieke proces en het vestigingsklimaat van de beide mainports, waaronder dus Schiphol. De projecten «Fiscaliteit en Douane» en «Quick Scan Duurzame Distributiecentra» zijn hiervan voorbeelden. De bijdrage van VenW voor 2005 is geraamd op € 363 000.

111

Wanneer kan de Kamer het nieuwe beleid ten aanzien van regionale en kleine luchthavens tegemoet zien? Bent u voornemens totdat dit beleid is vastgesteld besluiten te nemen ten aanzien van deze luchthavens, en zo ja, welke?

Ik ben voornemens op korte termijn het wetsvoorstel inzake de regionale en kleine luchthavens voor advies te sturen naar het IPO. Het bestuurlijk overleg met het IPO staat gepland voor begin volgend jaar. Daarna kan het wetsvoorstel in procedure worden gebracht voor de ministerraad. Het streven is het wetsvoorstel in de eerste helft van 2005 voor advies aan de Raad van State te zenden. In afwachting van de nieuwe wetgeving meen ik dat het verstandig is terughoudendheid te betrachten bij het nemen van voorstellen tot wijziging van vigerende aanwijzingen. Uitsluiten kan ik een en ander echter niet omdat het initiatief daarvoor niet alleen bij mij berust maar met name bij exploitanten van die luchthavens.

112

Wat is de bijdrage aan de emissies van CO₂, NO_x, VOS, SO₂ en fijn stof van de invoering van accijns op kerosine voor binnenlandse vluchten, zoals voorgesteld in de motie Verhagen c.s. (29 800 nr. 4)?

De bijdrage van de binnenlandse vluchten aan de CO₂ belasting van Nederland bedroeg in 2000 0,012%. Als gevolg van de accijns zal hiervan slechts een zeer beperkt deel worden teruggedrongen. De totale hoeveelheid kerosine dat op de binnenlandse vluchten wordt gebruikt bedroeg in 2000 ongeveer 9 miljoen kg. Thans is dit minder. De bijdrage van de luchtvaart (binnenlands en internationaal) aan de belasting van NO_x, VOS, SO₂ en fijn stof bedraagt op de regionale velden minder dan 1 procent. De invloed van de kerosine accijns hierop is te verwaarlozen.

113

Bij de discussie over geluidshinder is veelal sprake van het «meten van geluid». Wordt er bij deze onderzoeken ook ingegaan op geluidsbeleving?

Ja, in de evaluatie van het Schipholbeleid wordt zowel aandacht besteed aan geluidmetingen als aan de beleving van de omwonenden. In de stukken aan de Kamer over de evaluatie is daar ook op ingegaan (het concept plan van aanpak van juni, KS 29 665-1 en de aanvullende brief van begin oktober, KS 29 665-2). Ik verwijs daarnaast naar de belevingsonderzoeken die in 2003 zijn uitgevoerd en die in de Kamer zijn besproken (juni 2004, KS 26 959-67).

114

Wordt de reservering van Noodoverloopgebieden als onderdeel van de PKB Ruimte voor de Rivier in samenhang met andere maatregelen onderzocht?

In het kader van het kabinetsstandpunt Rampenbeheersing wordt – inderdaad in samenhang met de PKB Ruimte voor de Rivier – een vijftal rampenbeheersingstrategieën onderzocht. In afwachting van de resultaten van de studie rampenbeheersing is in de Nota Ruimte een voorlopige reservering voor Noodoverloopgebieden opgenomen. De PKB Ruimte voor de Rivier richt zich op de huidige wettelijke veiligheidsdoelstelling. Het kabinetsstandpunt Rampenbeheersing richt zich op het omgaan met restrisico's, na realisatie van de PKB Ruimte voor de Rivier (of bovenop de wettelijke veiligheidsdoelstelling). Noodoverloopgebieden zijn daarom geen onderdeel van de PKB, maar de keuzen zullen wel in samenhang met de PKB Ruimte voor de Rivier worden gezien

115

Welke gevolgen hebben de antwoorden van EU-commissaris Wallström op vragen van Europarlementslid Corbey voor de uitvoering van de KRW (kaderrichtlijn water) in Nederland? Wat betekent dit voor het tempo van de uitvoering? Welke gevolgen heeft het antwoord financieel?

De antwoorden van Mw Wallström herhalen de voorwaarden voor implementatie zoals die uit de KRW reeds bekend waren. Bij het opstellen van de notitie «Pragmatische implementatie Kaderrichtlijn Water in Nederland» is hier uiteraard rekening mee gehouden. Deze door Nederland voorgestelde pragmatische implementatie voorziet dan ook in het opstellen van maatregelpakketten die de nodige inspanning zullen vergen maar onderkent tevens de geboden mogelijkheden om de maatschappelijke effecten mee te wegen. Daarmee voldoet de Nederlandse inzet aan de KRW-eisen. Er is dan ook geen aanleiding om een alternatieve wijze van implementatie te ontwikkelen en er zijn géén financiële gevolgen anders dan besproken bij het wetgevingsoverleg op 24 juni 2004.

116

De baggerachterstanden worden niet in een periode van 10 jaar maar in een periode van 25 jaar weggewerkt. Welke invloed heeft dit op de kwaliteit van de functies van het watersysteem?

Duidelijk is dat de baggerachterstand een nadelig invloed heeft op de functies en kwaliteit van het watersysteem. Naast de aan- en afvoer van water gaat het daarbij met name om scheepvaart, visserij, recreatie en ecologische functies. Zoals aangekondigd in de brief n.a.v. het Tienjarenscenario (TK, vergaderjaar 2001–2002, 26 401, nr. 28) is het kabinet voornemens een standpunt uit te brengen over het tempo en aanpak van de baggeropgave zodra er goed zicht is op de maatschappelijke kosten en baten van extra investeringen in baggerwerk. Deze MKBA bevindt zich in een afrondend stadium. De te volgen aanpak zal in samenhang worden gezien met de afspraken in het Nationaal bestuursakkoord Water en de eisen die de Europese Kaderrichtlijn Water stelt.

117

Hoe staat het met het doelbereik ten aanzien van de verdrogingsdoelstelling die voor 25 jaar is vastgelegd? Is na 19 jaar 30% reductie bereikt ten opzichte van 1985? Zo niet, wat gaat u er aan doen om alsnog de doelstelling te kunnen halen in 2010?

Na een voortvarende start van de verdrogingsbestrijding is na 19 jaar niet de verwachte 30% reductie ten opzichte van 1985 bereikt, zoals ook in «Water in Beeld 2004» is aangegeven. Om de verdrogingsbestrijding een impuls voor versnelling te geven stelt LNV extra budget beschikbaar met als doel de verdroging in 2010 met 40% te hebben gereduceerd. Daarnaast heeft LNV het voornemen een zogenaamde Task Force in te stellen om de versnelling op korte termijn te realiseren. Het accent van de

verdrogingsbestrijding is gelegen in de vogelen habitatrichtlijn gebieden. Jaarlijks wordt vanuit de Subsidieregeling Gebiedsgericht Beleid (SGB) een bijdrage beschikbaar gesteld ter bestrijding van de verdroging. Daarnaast zijn recent de eerste reconstructieplannen vastgesteld, waar water een belangrijke doelstelling in is. De verdrogingsaanpak wordt hierin meegenomen.

118

Hoeveel geld wordt uitgetrokken voor de campagne «Nederland leeft met water» en in welk begrotingsartikel is dit te vinden?

Voor 2005 en 2006 wordt per jaar € 2,5 miljoen begroot voor de campagne «Nederland leeft met Water». Bij de nota van wijziging 2005 wordt voorgesteld dit budget te verlagen tot € 2,3 mln. Doordat deze campagne onderdeel uitmaakt van Waterbeleid 21e eeuw wordt deze verantwoord in begrotingsartikel 02.01.02, (Infrastructuurfonds, aanleg waterkeren) onder kleine projecten.

119

Hoeveel geld wordt uitgetrokken voor GALILEO? Is het nog mogelijk uit dit project te stappen?

Galileo is een Europees programma voor satelliet navigatie. De helft van de ontwikkelingskosten (totale kosten € 1.1 mrd) wordt gedragen door de European Space Agency (ESA). Het Nederlandse aandeel in deze ESA bijdrage bedraagt € 17.4 mln. Door het quoteringssysteem binnen ESA raakt het Nederlandse bedrijfsleven op deze wijze betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van Galileo. De ontwikkelingsfase is thans in volle gang, waarin het Nederlandse bedrijfsleven een werkpakket ter waarde van circa € 35 mln heeft geoffreerd. Het publieke aandeel in de op de ontwikkelingsfase volgende realisatiefase (totale kosten € 2.1 mrd) van Galileo wordt geheel gefinancierd uit de EU-begroting. Overigens is gebleken dat het bedrijfsleven vrijwel zeker twee/derde van de kosten van deze fase zal opbrengen. Uit de EU-begroting zal ook gedurende enkele jaren een bijdrage worden gegeven aan de verwachte exploitatieverliezen in de startfase. Hiermee is naar verwachting maximaal € 500 mln gemoeid. Vanwege de gunstige exploitatieprognoses (de markt voor plaatsbepalings- en gerelateerde diensten groeit sterk), bestaat een aanzienlijke kans dat dit bedrag volgens een te maken afspraak met de toekomstige concessiehouder in mindering wordt gebracht op de winst en terugvloeit naar de EU-begroting. Het programma vindt brede steun binnen ESA en in de Raad van de Europese Unie, onder andere door de hoogte van de private investeringen. Galileo is een programma dat is geïnitieerd door de EU. Nederland is in het verleden akkoord gegaan met de verschillende fasen van het project. De Nederlandse bijdrage van € 17 mln betreft een door het Kabinet goedgekeurde aangegane internationale verplichting. De Kamer ontvangt binnenkort een brief met een nadere toelichting op de stand van zaken in het Galileo programma en het Nederlandse beleid in dezen.

120

Kan de Rijksbijdrage Regionaal Openbaar Vervoer en Regionaal Spoorvervoer over de jaren 2005 tot en met 2008 worden uitgesplitst naar beide componenten? (mp spoor)

Met ingang van 2005 bestaan er geen Rijksbijdragen Regionaal Openbaar Vervoer en Regionaal Spoorvervoer meer. Er is dan één Brede Doeluitkering verkeer en vervoer. Het «Extracomptabel overzicht Boeking BDU» op pagina 287 van de ontwerp begroting is alleen bedoeld om te laten zien welke vroegere budgetten in deze BDU zijn opgenomen. Het is

aan de BDU-ontvangers om te bepalen hoe zij hun BDU verdelen over verschillende bestedingsmogelijkheden van de BDU.

121

Kan een overzicht worden gegeven van de Rijksbijdragen Regionaal Openbaar Vervoer van de afgelopen 5 jaar?

Als Rijksbijdragen Regionaal Openbaar Vervoer (exclusief regionaal spoorvervoer en exclusief investeringsuitgaven) zijn de afgelopen 5 jaar de volgende bedragen verstrekt:

2000: € 1 010 mln;

2001: € 1 029 mln;

2002: € 1 088 mln;

2003: € 1 113 mln;

2004: € 1 068 mln;

122

Waarom betaalt het Rijk € 3,8 mln. voor de groenvoorziening rond en op Schiphol?

In 1996 is door de toenmalige minister met een aantal medeoverheden een convenant gesloten met als doel te komen tot grondaankoop en een groene waterrijke herinrichting van het landschap dat om het luchtvaartterrein Schiphol ligt. De gelden worden dus gebruikt voor inrichting en grondaankoop.

123

Kunt u een totaaloverzicht geven van de betalingen voor de herbouw van het Smedinghuis?

Zoals ik u in mijn brief (FEZ/2003/1761) in november 2003 heb toegelicht, bedragen de kosten voor de wederopbouw van het Smedinghuis € 73 mln. Dit wordt voor € 34 mln. gefinancierd via de leenfaciliteit van de Rijksgebouwendienst. Voor de resterende € 39 mln. zijn bij Voorjaarsnota 2004 middelen toegevoegd aan mijn begroting. Hiervan is € 17 mln. in 2003 gerealiseerd. Voor 2004, 2005 en 2006 zijn respectievelijk € 8, € 11 en € 3 mln. beschikbaar. I.v.m. de planning van de RGD wordt mogelijkerwijs bij Najaarsnota € 5,5 mln. vanuit 2004 overgeheveld naar latere jaren.

Uitgaven Smedinghuis

Bedragen in mln. Euro's

	Totaal	2003	2004	2005	2006	2007 e.v.
Noodmaatregelen en tijdelijke huisvesting	13,4	9	2,8	1,1	0,5	
Bedrijfsschade RWS en tijdelijke werkplekken	8	8				
Herbouw Smedinghuis	7		5,5	1,5		
Bouwkundige investeringen (via de leenfaciliteit Rijksgebouwendienst VROM) *	34,1					34,1
Definitieve werkplekken en ICT	6,5			5,5	1	
Risico en onvoorzien	4			3	1	
Totaal	73	17	8,3	11,1	2,5	34,1

* De RGD zal in 2005 uitgaven verrichten voor bouwkundige aanpassingen en het inbouwpakket. Deze investeringen zullen op termijn via de huurpenningen in rekening gebracht worden.

124

Kunt u aangeven hoeveel budget is gereserveerd/gereserveerd wordt voor externe inhuur in 2003, 2004 en 2005?

In de begroting worden geen bedragen geoormerkt als externe inhuur. Het merendeel van de inhuur heeft betrekking op vervanging of het niet beschikbaar hebben van eigen capaciteit of deskundigheid. Informatie technologie, op het gebied van juridische aangelegenheden, accountancy, financiën, administratieve organisatie, interim-management, organisatie advies en communicatie-advisering. Financiering van de inhuur dient taakstellend plaats te vinden binnen het totaal van de apparaatsbudgetten. Uiteraard vindt wel registratie plaats van de uitgaven aan inhuur. In 2003 is op het totale budget van VenW ad ruim € 7,5 mrd een bedrag van € 131 mln besteed aan externe inhuur. Voor de jaren 2004 en 2005 zal een verlaging plaatsvinden als gevolg van de opgelegde bezuinigingen.

125

Hoe is te verklaren dat het KNMI sinds 2004 veel minder baten en lasten heeft en het saldo negatief is geworden? (+ Wilbert)

Als het gevolg van de taakstellingen afgelopen jaren is «opbrengst VenW» afgenomen. Dit is namelijk de agentschapbijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is niet mogelijk om de volledige taakstelling een op een in de lasten terug te laten komen. Dit heeft een negatief effect op het eigen vermogen.

126

Kunt u aangeven waarom de kosten per fte bij het KNMI stijgen in 2005 en 2006? (+ Wilbert)

De verschillende taakstellingen leiden tot een sterke reductie van het personeel. Hiertegenover staat dat de vaste component van de materiële kosten min of meer gelijk blijft. De omslag over minder personeel leidt derhalve tot hogere kosten per fte.

127

Dient de post nieuwe mutaties voor klantgericht personenvervoermarkt in 2007 niet negatief te zijn?

Het gaat hier om een drukfout. Het totaal van de nieuwe mutaties in 2007 dient inderdaad – 1 058 289 te zijn. De mutaties zijn overigens correct verwerkt in de artikelbedragen.

128

Hoe is te verklaren dat de schades van regionale en kleine luchtvelden lager zullen uitvallen dan aanvankelijk werd verwacht?

Aanvankelijk was nog niet duidelijk wat de omvang zou zijn ten aanzien van de kosten van behandeling en uitbetaling van schadeclaims regionale velden, inmiddels is enige ervaring opgedaan met de behandelingskosten van schadeclaims (realisatie 2003). Op grond daarvan ligt het in de rede de meerjarenraming voor schades bij te stellen in de periode 2004 tot en met 2009 en in te zetten ten behoeve van externe veiligheidsmaatregelen Maastricht Aachen Airport, sociaal plan NLR, uitgaven GIS-2 en ontvangsten GIS-2. Ondanks dat het inschatten van de eventueel toe te kennen schadeclaims rondom regionale velden zeer lastig blijft acht ik de bijstelling verantwoord.

129

Kunt u aangeven aan welke onderdelen van de luchtvaartproblematiek de vrijgekomen middelen onder «Geluidsisolatie regionale luchthavens» besteed worden?

In de verdiepingsbijlage bij artikel 12 (bladzijde 330 van de begroting) worden de mutaties toegelicht. Uit de tabel blijkt dat de totale uitgaven op artikel 12 voor de meeste jaren zijn toegenomen. De vrijgekomen middelen van de «geluidsisolatie regionale velden» zijn met name ingezet ter dekking van de kostenstijgingen van GIS 2 in 2005 en 2006 en aankoop/sloop geluidszone Schiphol in 2007, 2008 en 2009.

130

Zijn de kosten voor software (€ 8,7 mln. in 2004 en € 6,6 mln. in 2005) proportioneel? Zo neen, hoe verklaart u deze relatief hoge post?

Deze post heeft niet alleen betrekking op software, maar is een verzamelpost van VenW-brede projecten. Het gaat hierbij om generieke ICT-investeringen (nieuwe Microsoft Licenties, organisatiekosten implementatie SAP-Payrol, systeem ter vereenvoudiging van contractovereenkomsten) als ook om andere VenW-brede projecten, zoals het project P-direct en projecten op het gebied van kennis en integriteit. De post is tot en met 2006 relatief hoog omdat het contract met Microsoft Licenties (het grootste aandeel in deze post, namelijk € 3.7 mln) is afgesloten voor de duur van drie jaar.

131

Dient de exploitatiebijdrage WST in 2007 niet €37 800 te bedragen? Zo neen, waarom niet?

Ja, de exploitatiebijdrage is € – 37 800. De optelling in het mutatieoverzicht is echter wel juist, € – 45 178. Het betreft dus een typfout/drukfout.

132

Dient de overheveling HGIS middelen naar HXII 14 in 2007 niet € – 4 515 000 te bedragen? Zo nee, waarom niet?

Het gaat hier om een drukfout. Deze overheveling dient inderdaad – 4 515 000 te zijn. Dit geldt overigens ook voor mutatie 5 (in 2007) in de

zelfde tabel (daar moet ook een minteken voor). De mutaties zijn overigens correct verwerkt in de artikelbedragen.

133

Waarom is in de lijst met toezeggingen niet ook de toezegging uit het AO lightrail/Gebundelde Doeluitkering (GDU) van 18 mei 2004 opgenomen dat niet alleen in het nieuwe railveiligheidsbeleid maar óók «in de aanloop tot dat beleid» tegemoet wordt gekomen aan de motie Duyvendak over gelijkvloerse overgangen? Wat is er gedaan om deze toezegging na te komen?

Het beleid ten aanzien van overwegen is verwoord in de Kadernota Railveiligheid, Veiligheid op de rails welke begin november aan de Kamer is gestuurd. In het antwoord op deze vraag geef ik aan wat ik heb gedaan met mijn toezegging in verband met de motie Duyvendak, dat ik vooruitlopend op de Kadernota de nodige stappen zou ondernemen. Ten eerste is met de Provincie Friesland een pilot gestart inzake een door de provincie gewenste nieuwe spoorwegovergang bij Franeker. Hierbij wordt nagegaan hoe de beoordeling van de onderzochte veiligheidsaspecten zinvol kan worden uitgevoerd. Een tweede actie die is gestart is dat ProRail overleg voert met de Stichting Lange Afstandswandelingen over specifieke routes welke voor wandelaars, fietsers en ruiters van belang zijn. Bij haar onderhandelingen met wegbeheerders zal ProRail van deze informatie gebruik maken.