

BIJVOEGSEL**Schriftelijke antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat, op vragen gesteld in de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2005****Boelhouwer (PvdA)**

Wil de Minister voor de waterschappen de mogelijkheid onderzoeken om een transparant tariefsysteem op te zetten (zoals bijvoorbeeld op draagkracht of de vervuiler betaalt)?

De plannen van het kabinet voor de nieuwe watersysteemheffing zijn beschreven in het kabinetsstandpunt over IBO waterbeheer van 16 februari jl. De TK heeft met deze plannen ingestemd. Zij worden nu uitgewerkt. De heffing zal deels op solidariteit en deels op profijt gebaseerd zijn: kosten voor maatregelen die eenieder ten goede komen, worden omgeslagen over alle ingezetenen. Daarnaast betalen de specifieke gebruikersgroepen (eigenaren van gebouwde en ongebouwde onroerende zaken) een heffing naar rato van hun belang. De hoogte van deze heffing zal bepaald worden door de WOZ-waarde van het eigendom. Voor de heffing op lozingen van afvalwater blijft «de vervuiler betaalt» het uitgangspunt.

Boelhouwer (PvdA)

Heeft de Minister overwogen om de waterschappen een andere positie te geven in het kader van het project andere overheid (bijvoorbeeld onderbrengen bij de provincies)?

De positie van de waterschappen is uitgebreid aan de orde geweest in de discussies naar aanleiding van het IBO waterbeheer. In het IBO-rapport zijn verschillende varianten onderzocht. Door de Kamer is de keuze van het kabinet bevestigd dat de waterschappen als zelfstandige overheidslaag met eigen belastinggebied blijven voortbestaan.

Boelhouwer (PvdA)

Is de Minister bereid de rol van de burger als consument te versterken omdat het nu vooral gaat tussen

overheden en bedrijven? En hoe dan?

De burgers zijn in het waterschap vertegenwoordigd via de categorie ingezetenen. Deze categorie vormt momenteel zo'n 30 tot 40% van het waterschapsbestuur. Door de voorgenomen wijzigingen in de bestuursamenstelling zal het aandeel van de burgers in het waterschapsbestuur nog verder toenemen. Zij vormen daarmee de grootste categorie, aanzienlijk groter dan de categorieën bedrijven en agrariërs. De positie van de burgers zal verder versterkt worden door de invoering van het lijstenstelsel. Dit biedt de burgers de kans zich te organiseren rond een water gerelateerd thema en als herkenbare groepering zitting te nemen in het waterschapsbestuur.

Dijkema (PvdA)

Komen de middelen ten behoeve van de chipkaart wel op de goede plek als ze worden gestort in de BDU?

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het verkeer en vervoerbeleid in hun regio's. Naast andere (eigen) middelen beschikken zij daarbij via de BDU over een aanzienlijk bedrag, dat zij kunnen inzetten voor onder andere openbaar vervoer. De correcte weg voor de bijdrage ten behoeve van de introductie van de chipkaart is dan ook het toevoegen van dit budget aan de BDU. De verdeling van de 80 miljoen is tot stand gekomen in goed overleg tussen de decentrale overheden en VenW, waarbij ook de vervoerbedrijven betrokken waren. Tegen deze achtergrond vertrouw ik erop dat de bedrijven krijgen waar ze recht op hebben. Het overleg hierover is in elke regio gaande of aanstaande.

Dijkema (PvdA)

Is minister bereid verantwoordelijk-

heid voor lightrailprojecten te nemen in de regio, omdat de provincie dit, met name vanuit het oogpunt van financiering, niet altijd zelf zal kunnen.

Nee. Dat zou niet passen in de verantwoordelijkheidsverdeling tussen rijk en provincies. De provincies zijn verantwoordelijk voor de keuze, voorbereiding en uitvoering van regionale projecten. Hiervoor kunnen zij mede de BDU-middelen inzetten. Voorzover een lightrailproject meer kost dan 112,5 mln is daarenboven een rijksbijdrage mogelijk, mits het project inpasbaar is in het MIT. De financiering van lightrailprojecten is daarmee in principe, uiteraard afhankelijk van de kosteneffectiviteit en de mate waarin de betrokken decentrale overheid prioriteit aan deze projecten geven, voldoende geregeld.

Dijkema (PvdA)

Is de minister voorstander van meer langzamer rijden ten behoeve van betere doorstroming (80 km)?

Neen, want de maatregel van 80 km/u lost de doorstromingsknelpunten niet op. In de brief van 29 oktober jl. inzake de flexibilisering van de snelheidslimieten en het daarop volgende Algemeen Overleg heb ik aangegeven hoe het gehele snelhedenbeleid eruit ziet.

Duyvendak (GroenLinks)

Waarom krijgt de Zuidtangent bij Schiphol geen extra geld?

In het bestuurlijke overleg over het MIT in de Noordvleugel van de Randstad van december 2003 is door de regionale overheden voorgesteld de in de planstudiefase van het MIT gereserveerde middelen voor de Zuid Tangent Oost en West (30 mln) te gebruiken voor de aanleg van de N201 (tussen A4 en A2; omleiding Aalsmeer). Hiermee heb ik ingestemd. Aan deze overheveling zijn geen nadere voorwaarden verbonden, noch door mij noch door de regio. (Zie mijn brief DGP/WV/ U.03 03710 aan de Kamer van 3 december 2003). Door deze herprioritering zal er naar verwachting tot 2010 voor de Zuid Tangent Oost en West geen rijksbudget meer beschikbaar zijn. Om die reden heb

ik de Zuidtangent fase 2 (Oost-West) uit het MIT gehaald en op dat moment geen besluit genomen over het vervolg van het project. Alle projecten doorlopen een aantal fasen vanaf het eerste idee tot en met de realisatie. Daarbij neemt het inzicht in iedere fase toe. Uit de eerste bestudering van de door het ROA en de provincie ingediende rapporten van de planstudies volgt dat de projecten Zuidtangent Oost en West niet voldoen aan de criteria van het Besluit Infrafonds om ze als één project te beschouwen, doch dat er sprake is van twee projecten, die ieder op de eigen merites moeten worden beoordeeld.

Gerkens (SP)

Ik ben voor het eerst geconfronteerd met bordjes «PAS OP, ZEER SLECHT WEGDEK»? Kan de minister dat uitleggen?

In mijn brief van 19 november 2004 ben ik uitgebreider ingegaan op de problematiek van de stroefheid. Na constatering van de beperkte mate van stroefheid van het wegdek heb ik maatregelen genomen zoals ik in de genoemde brief heb gemeld. Deze maatregelen betreffen o.a. het plaatsen van waarschuwingsborden.

Gerkens (SP)

Waarom schaft de minister niet de MRB af, en laat ze de variabele belasting niet toenemen? Graag reactie van de minister.

Ik ben blij te vernemen dat de Kamer zoveel ideeën heeft voor andere vormen van betalen voor mobiliteit. U vraagt om afschaffing van de MRB en vervanging door een variabele belasting, een ander vraagt om tol of een belasting ter regulering van het verkeer. Dat is precies waarom ik het Nationaal Platform Anders betalen voor Mobiliteit heb ingesteld. Zij zijn op dit moment aan het werk om in het voorjaar van 2005 met voorstellen te komen voor een andere manier van beprijzen van het weggebruik die niet alleen de bereikbaarheid verbeteren maar ook breed maatschappelijk gedragen worden. Ik hecht daaraan. En daarom wil ik hier niet vooruitlopen op de uitkomsten van het platform. De druk op hen is al groot genoeg. De voorstellen van het platform neem ik mee in het kabinetsstandpunt nota

Mobiliteit en vervolgens in een panklaar plan medio 2006 dat de invoering van beprijzen door een volgend kabinet mogelijk maakt.

Gerkens (SP)

Wil de minister het openbaar vervoer fiets opnemen als vorm van openbaar vervoer (via aanpassing van de WP 2000)? (Zie ook brief FEZ d.d. 23±11.)

Ik draag de ov-fiets een goed hart toe. Ik heb op verzoek van de Kamer een subsidieprogramma in het leven geroepen waarvan ik de resultaten in mijn brief van 18 mei 2004 (TK 2003±2004, 29 200 XII, nr. 132) aan de Kamer heb medegedeeld. Het subsidieprogramma was tijdelijk van aard en ik heb aangegeven dat het concept nu verder door de markt dient te worden opgepakt. Op uw verzoek heb ik daarbij de bereidheid uitgesproken mijn steun te verlenen bij het zoeken naar een bestaand passend subsidiekader voor mogelijke vervolgprojecten en zonodig daarvoor de resterende middelen uit een eerder door de Kamer aangenomen amendement ter beschikking te stellen. De resultaten van de evaluatie heb ik aan alle betrokkenen doen toekomen. Daarnaast heb ik in een brief aan de decentrale overheden en aan NS hun aandacht gevraagd voor het concept ov-fiets. Van de Stichting ov-fiets heb ik overigens nog geen voorstel voor een vervolgproject mogen ontvangen. Het opnemen van de ov-fiets in Besluit en wet Personenvervoer is onder huidige EU-verordening echter juridisch onmogelijk. De reikwijdte van EU-verordening 1191/69 laat niet toe dat een product als de ov-fiets wordt gesubsidieerd als een vorm van openbare dienstverplichting zoals gedefinieerd in de bedoelde verordening. Het voldoen aan het verzoek tot opname in de Wet en Besluit Personenvervoer is dus in strijd met Europese regelgeving.

Gerkens (SP)

Wil de minister komen met een stappenplan ter stimulering van de geluidsarme luchtvaart?

Het beleid van de Nederlandse overheid is er met name op gericht om de totale hoeveelheid geluidsbelasting rond luchthavens te beheersen. Hiertoe zijn in de Wet

Luchtvaart grenzen vastgelegd voor geluidsbelasting door het totale vliegverkeer per jaar op Schiphol. Voor de overige luchtvaartterreinen is eveneens een grens gesteld aan de geluidsbelasting die per jaar in de omgeving van het luchtvaartterrein wordt veroorzaakt. Stappen die in dit kader in de komende jaren genomen zullen worden zijn: ontwikkeling van een wettelijke regeling voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen en evaluatie van het beleid zoals dat voor Schiphol is vastgelegd in de Wet Luchtvaart. In aanvulling daarop participeert Nederland in het internationaal overleg waar eisen ten aanzien van de bron (geluid van een vliegtuig, uitstoot van een vliegtuigmotor) worden vastgesteld. In 2001 zijn de geluidseisen aan vliegtuigen aangepast. Nog verdere aanpassing van de geluidseisen aan vliegtuigen wordt niet verwacht voor het jaar 2010.

Van der Ham (D66)

Heeft de minister overleg gehad met haar collega van Sociale zaken en Werkgelegenheid voor flexibel werken als oplossing voor mobiliteitsproblemen?

In het kader van de opstelling van de Nota Mobiliteit en tijdens regulier werkoverleg tussen mijn departement en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt gezamenlijk gekeken naar de mogelijkheden op dit punt. Door SZW is het Platform Tijden van de Samenleving ingesteld om een aanbeveling tijdbeleid te formuleren. Door V&W worden flexibele werktijden en telewerken in relatie tot het terugdringen van de mobiliteit ingebracht. In de afsluitende conferentie rond het thema tijd wordt naar verwachting verder invulling gegeven aan flex-telewerken. Wanneer bevindingen op basis van recent onderzoek en de resultaten van dit Platform daartoe aanleiding geven zal ik dit zeker betrekken bij mijn beleidsoplossingen voor mobiliteitsproblemen.

Van der Ham (D66)

Wat is de reactie van de minister op de uitkomsten van het CPB-rapport dat de Zuiderzeelijn niet rendabel kan zijn?

De uitkomsten van kosten-

batenanalyses zijn meegewogen bij het kabinetsbesluit van eind 2001. Juist omdat de baten in de berekeningen lager uitvallen heeft het kabinet gekozen voor een gemaximaliseerde rijksbijdrage, én een bijdrage uit de regio alsmede een substantiële bijdrage van private partijen. Het kabinet wil niet ten koste van alles het project realiseren. Dit is herbevestigd bij het kabinetsbesluit in het kader van de Nota Ruimte (april 2004) waarbij gekozen is een geïntegreerde procedure te starten. Het proces rond de Zuiderzeelijn kent een aantal go/no-go momenten; daarbij vindt de afweging plaats of het project nog doorgang kan vinden.

Van der Ham (D66)

Hoe kunt u het gebruik van hoogwaardig busvervoer stimuleren? Uit de begroting blijkt weinig ambitie op dit gebied. Hoe kan de minister er voor zorgen dat in Nederland een grotere afzetmarkt ontstaat voor hoogwaardige bussen (en deze niet allen in het buitenland worden afgezet)?

Het is aan de decentrale overheden en de vervoerders om te kiezen voor een bepaalde techniek: daarbij kan worden gekozen voor hoogwaardige bussen, maar ook voor gewone bussen of een tram. Ik zie daar geen belemmeringen voor, en ik zie het ook niet als mijn taak om de afzetmarkt van een specifiek type voertuig bij de decentrale overheden en vervoerders te bevorderen. Een goed product verkoopt zichzelf. De kennis die wordt opgedaan bij nieuwe soorten hoogwaardige bussen, kan worden verspreid door het onlangs opgerichte Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Het in de vraag veronderstelde gevaar dat alle beschikbare hoogwaardige bussen naar het buitenland verdwijnen, herken ik niet. De Phileas is een voorbeeld van een hoogwaardige bus die in Nederland is ontwikkeld, en die wellicht ook in andere Nederlandse regio's dan Eindhoven kan worden ingezet. De mogelijke export van dit product betekent niet dat er voor de Nederlandse markt minder voertuigen overblijven.

Van der Ham (D66)

Wanneer kan de Kamer de spoor-

concessies met de NS verwachten?

Tijdens het AO spoorconcessies heeft u mij en de staatssecretaris gevraagd op basis van het meerderheidslijstje van de Kamer opnieuw met NS en ProRail in onderhandeling te treden. Op 21 oktober 2004 heb ik uw meerderheidslijstje voor aanpassing van de concessies ontvangen. Op dit moment bevinden de gesprekken met NS en ProRail zich in een afrondende fase. Met NS heb ik nog een enkel geschilpunt op te lossen. Ik hoop u uiterlijk volgende week te kunnen informeren op welke wijze ik met de wensen van de Kamer ben omgegaan.

Van der Ham (D66)

Waarom wordt de Randstad niet als één geheel gezien en ondergebracht bij één minister in plaats van bij drie projectministers te weten VenW Noordvleugel, Vrom Zuidvleugel, LNV Groene Hart.

De ruimtelijke programma's zijn in het leven geroepen om te komen tot een gecoördineerde en integrale rijksbesluitvorming in gebieden waar verschillende complexe projecten en nationale prioriteiten spelen. Het gaat daarbij om samenhang in ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur, bedrijventerreinen en groen. De drie genoemde programma's hebben allen hun eigen specifieke kenmerken en ruimtelijke samenhang, die een aanpak voor de Randstad als geheel niet logisch maakt. Bij de verdeling van de programma's is ervoor gekozen alle betrokken relevante departementen een actieve rol te geven in de aansturing. In de Randstad geldt dat de grootste en meest complexe infrastructurele vraagstukken spelen in de Noordvleugel. Dit programma is derhalve ondergebracht bij Verkeer en Waterstaat. Het Groene Hart is vanwege de grote natuurcomponent ondergebracht bij LNV en de Zuidvleugel bij VROM. Overigens blijft overeind staan dat ik verantwoordelijk ben voor het totale nationale verkeer- en vervoersysteem. De programma's doen daar niets aan af; ze geven alleen de mogelijkheid in een aantal gebieden tot meerwaarde in de rijksinzet te komen.

Van der Ham (D66)

Waarom worden de maatregelen, die moeten leiden tot een betere kustbeveiliging, uitgesteld tot 2010? Kan dit wel zolang wachten c.q. kunnen we dit wel aan?

De maatregelen die moeten leiden tot een betere kustbeveiliging zijn niet uitgesteld tot 2010. Kustveiligheid is een voortdurende zorg en heeft onverkort de aandacht. Vanwege de zorg voor het behoud van de basiskustlijn wordt jaarlijks 12 miljoen kubieke meter zand gesuppleerd waarmee voorkomen wordt dat land aan de zee wordt prijsgegeven. Daar waar op grond van recente inzichten in het golfgedrag een aantal plekken in de kust zijn berekend die op langere termijn een veiligheidsprobleem zouden kunnen vormen, wordt nu onder regie van de provincies gestudeerd op veiligheidsmaatregelen in combinatie met de ruimtelijke kwaliteit. De uitvoering wordt in de periode 2007 tot 2020 ter hand genomen. Daarvoor is 743 miljoen euro gereserveerd in de begroting. Op die locaties waar vanwege de veiligheid ingrijpen direct aan de orde was zijn de veiligheidsmaatregelen reeds uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn de noodmaatregel voor de Pettemer zeekering en de zandsuppleties voor Ter Heyde en Scheveningen.

Van der Ham (D66)

Wat kan de minister doen om gemeenten en bedrijven onder druk te zetten om zelf meer te doen aan de oplossing van mobiliteitsproblemen dicht bij huis. De minister gaat toch niet alleen faciliteren?

Om een dringender beroep te doen op de bedrijven bewandel ik twee wegen. Enerzijds wend ik mij tot koepelorganisaties van werkgevers met het verzoek de kennis te verspreiden over de maatregelen die de aangesloten leden (werkgevers) kunnen treffen om ook hun steentje bij te dragen aan het verbeteren van hun bereikbaarheid en over de voordelen die zij daarbij hebben. Ik heb daarover overleg met VNO/NCW, het MKB en ook met de STAR en het OPV. Deze partijen hebben aangegeven te willen meedenken over het stimuleren van vervoermanagement. Anderzijds wend ik mij tot de

decentrale overheden met informatie over bijvoorbeeld juridisch instrumentarium dat hun ter beschikking staat om bedrijven zonnig te verplichten hun bijdrage aan mobiliteitsmaatregelen te leveren. Door mij wordt zonnig gekeken naar de mogelijkheden die ik heb om het beschikbare juridisch instrumentarium en het gebruik daarvan verder te optimaliseren. De benodigde kennis zullen we in samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ter beschikking stellen aan de decentrale overheden.

Hermans (LPF)

We hebben gezien dat de luchtvaarttarieven op Schiphol het sterkst stijgen in vergelijking met haar concurrenten. In deze analyse werden de kosten van GIS echter niet meegenomen. Kan de minister aandringen op terughoudendheid?

In 2003 is een onderzoek verricht naar de invloed van luchthavengelden en overheidsheffingen op het economisch speelveld voor luchtvaartmaatschappijen. In dit onderzoek was ook de geluidsisolatieheffing opgenomen. Uit dit onderzoek bleek Schiphol één van de goedkoopste van de vier grote luchthavens van Europa te zijn. Ik verwacht het nieuwe tarievenvoorstel van Schiphol voor 2005 binnenkort. Ik zal er dan goed naar kijken en op de gebruikelijke criteria toetsen waaronder transparantie van het proces en kostendekkendheid. Momenteel zijn er nog gesprekken gaande tussen de belanghebbende partijen. Het is ook in het belang van Schiphol om terughoudendheid te betrachten gezien hun concurrentiepositie in Europa.

Hermans (LPF)

Schiphol rekent als monopolist de beveiligingskosten door. Dit lijkt ons onwenselijk. Wij vragen u dan ook om mogelijk te maken dat dit stopt omwille van het Level Playing Field. Gaarne een reactie van de minister.

De NV luchthaven Schiphol (NVLS) is sinds 2003 volledig belast met de uitvoering van de passagierscontrole. Dit werd daarvoor als afzonderlijke activiteit via een heffing van het Ministerie van Justitie gefinancierd. De kosten van de beveiliging op Schiphol worden door de NVLS

gefinancierd uit de opbrengsten van de security service charge. Sindsdien zijn de kosten die worden doorberekend aan de gebruikers gedaald, uitgaande van een bepaald niveau van dienstverlening. Als commercieel bedrijf heeft de NVLS de mogelijkheid tot verrekening van BTW, dat tot lagere kosten en daarmee lagere tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen heeft geleid. Ook heeft NVLS een grotere kostenefficiëntie gerealiseerd op het uitvoeren van deze activiteiten. VenW dient jaarlijks de luchthaventarieven van de NVLS goed te keuren. Volgens vast beleid geschiedt dit onder meer op basis van het criterium kostengerelateerdheid. Dit impliceert dat de NVLS via de luchthaventarieven de kosten van de aviation (inclusief security) aan de luchtvaartmaatschappijen kan doorberekenen inclusief een redelijk rendement en wel over het geïnvesteerde vermogen in security activiteiten. VenW hanteert als maximum rendement 4,1%, de financiële markten zouden in dit geval een rendement eisen van 6 à 7%. Er is dus geen sprake van dat de NVLS hierbij misbruik maakt van een economische machtspositie. Dat neemt niet weg dat het Level Playing Field mijn aandacht heeft. Op dit moment wordt in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek gedaan naar de overheidsinvloed op de kosten-niveaus van de luchtvaartsector in Nederland en een aantal andere Europese landen. Eén van deze benchmarks richt zich op security en grensbewaking op luchthavens. Voorts loopt inzake de kosten van de beveiliging momenteel een Europese studie naar de omvang en wijze van doorberekening waarvan de verwachting is dat de resultaten binnenkort gepubliceerd zullen worden. Op basis van de conclusies van beiden onderzoeken zal in overleg met andere departementen bezien worden of hier beleidsconsequenties aan gekoppeld moeten worden.

Hermans (LPF)

Ten aanzien van de capaciteit wordt opgemerkt dat er te weinig prikkels zijn om met schonere vliegtuigen te vliegen, kan de minister een aantal maatregelen noemen om dit wel te bereiken?

In de Wet Luchtvaart is gekozen voor

het principe waarbij de overheid grenzen stelt aan de luchtverontreinigende emissies en het geluid van het vliegverkeer dat in een jaar op Schiphol wordt geaccommodeerd en waarbij de luchtvaartsector de vrijheid heeft om haar bedrijf uit te voeren binnen de door de overheid gestelde eisen. In principe betekent dit dat de grenzen opgevuld kunnen worden door weinig vliegtuigen met een relatief grote geluidsproductie en uitstoot of veel vliegtuigen met een relatief geringe geluidsproductie en uitstoot. Omdat op termijn groei van de luchtvaart verwacht wordt zullen de door de overheid gestelde grenzen in de praktijk een stimulans vormen om zoveel mogelijk stille en schone vliegtuigen in te zetten. Immers de inzet van stille en schone vliegtuigen maakt het mogelijk om meer vliegtuigen te accommoderen binnen de door de overheid gestelde milieugrenzen. In aanvulling daarop participeert Nederland in internationaal overleg dat moet leiden tot eisen aan de bron (het vliegtuig). Het internationale overleg heeft in 2001 geleid tot de vaststelling van strengere geluidsnormen en in 2004 tot de vaststelling van strengere eisen ten aanzien van de uitstoot van stikstofdioxide van vliegtuigmotoren. Deze maatregelen dragen bij aan een toekomstige schonere en stillere vloot van vliegtuigen. Daarnaast heeft de luchthaven de mogelijkheid om gedifferentieerde landing- en starttarieven toe te passen, waarbij lawaaiige vliegtuigen meer betalen en stille vliegtuigen minder. De luchthaven Schiphol maakt gebruik van deze mogelijkheid.

Hofstra (VVD)

Kunt u een toelichting geven op de hoge overheadkosten op Beheer en Onderhoudswegen (inclusief externe adviseurs)? Kunt u dit transparant toelichten in een brief aan de TK?

De hoge kosten voor overhead worden door mij niet herkend. In algemene zin wordt 70% van het budget van beheer en onderhoud rijkswegen direct in de markt gezet. Van de overige 30% zit een fors deel in beheerstaken zoals incidentmanagement, (o.a. het zorgen dat de weg snel wordt vrijgemaakt en het inschakelen van de sleepdienst en andere hulpdiensten), het dagelijkse schouwen van de weg (kijken hoe de

weg erbij ligt, schades melden zodat die kunnen worden verholpen en het zorgen voor de verwijdering van afgevallen lading), schade-afhandeling (verwerken van schadeclaims en het instellen van schadeclaims) en vergunning-verlening. Kortom, dit deel van het budget wordt in belangrijke mate ingezet voor allerlei activiteiten die direct ten goede komen aan een vlotte verkeersafwikkeling. Deze zou ik dan ook niet als «overhead» willen beschouwen. Verder wordt er uit deze 30% ook het personeel betaald dat de onderhoudstoestand van de weg en van de kunstwerken periodiek inspecteert (wekelijks, maandelijks, halfjaarlijks al naar gelang het soort inspectie), de bestekken voorbereidt, opstelt, aanbesteedt en toezicht houdt op de uitvoering van de bestekken.

Hofstra (VVD)

Waar is het rapport over snelheidslimieten dat op 26 oktober tijdens het AO is toegezegd?

Tijdens het AO op 4 november is het snelhedenbeleid besproken. In dit AO is niet toegezegd dat een rapport over snelheidslimieten zou worden toegestuurd maar een rapport over draagvlakonderzoek naar trajectcontroles. Op dit moment wordt het onderzoek gedrukt. Begin december zal dit rapport naar de Kamer worden gestuurd. Tegelijkertijd zal ik u dan ook het rapport toesturen dat betrekking heeft op het onderzoek inzake de snelheidsverlaging naar 80 km/u. Daarnaast heb ik toegezegd de Kamer midden volgend jaar te informeren over de haalbaarheid van de voorgenomen snelheidsverhogingen.

Hofstra (VVD)

Kan de minister bevestigen dat de 15 mln euro voor de Groene Harttunnel niet is uitgegeven?

Nee. In mijn brief van 8 november jl. heb ik aangegeven dat op 21 september de HSL-Zuid opdracht heeft verstrekt voor het aanbrengen van «Fendolite» met een wapeningsnet. De werkzaamheden zijn inmiddels gestart. Daardoor kan Infraspeed op 15 februari 2005 de eerste toegang tot de Groene Harttunnel worden gegeven. Die

tunnel ligt op het kritieke tijdspad voor het gereedkomen van de bovenbouw. In geval van vertraging kunnen de kosten voor de Staat oplopen tot 22 mln euro per maand. Ik moet dan namelijk wel gewoon de beschikbaarheidsvergoeding aan Infraspeed betalen. Daarbovenop kan ook nog eens een schadeclaim van Infraspeed worden verwacht. Op een nog niet afgeronde HSL-lijn kan niet worden gereden, dus HSL is de Staat in dat geval geen concessievergoeding verschuldigd. Ook zal het noodzakelijk zijn de HSLorganisatie langer dan voorzien in stand te houden met de daarmee gepaard gaande kosten. Alles afwegende heb ik gekozen voor het laten aanbrengen van de brandwerende bekleding met wapening: de «Fendolite» oplossing. Ik wil met de veiligheid van de tunnel en de passagiers geen enkel risico lopen. Het door Bouyges/Koop voorgestelde «water-mistsysteem heeft wellicht potentie voor de toekomst, maar op dit moment kan er onvoldoende zekerheid geboden worden over het tijdig en goed functioneren van het systeem. Rekening houdend met de gemaakte afspraken met Infraspeed over de oplevering van de tunnel, ontbreekt de tijd voor gedegen onderzoek naar het «watermistsysteem». Bij de afweging heeft nadrukkelijk de vraag meegespeeld welke kans op succes de Staat zou hebben bij het laten escaleren tot een contractjuridisch conflict. Immers, Bouyges had duidelijk aangegeven hiertoe bereid te zijn. De landsadvocaat heeft aangegeven dat onzeker is of de Staat de discussie over al dan niet «gelijkwaardigheid» van het watermistsysteem zou kunnen winnen. De landsadvocaat komt verder tot de conclusie dat het gelijk van de Staat pas bewezen zou kunnen worden na een langdurige rechtsstrijd, waarbij(citaat) «wij de uitkomst gegeven de bovenstaande onzekerheden zondermeer twijfelachtig beschouwen». Ik heb, gelet op de tijdschade die bij een dergelijk juridisch traject naar alle waarschijnlijkheid zou ontstaan, daarom dan ook gekozen voor een minnelijke oplossing. Deze oplossing houdt in dat de brandwerende bekleding uit het contract is gehaald en door een andere aannemer wordt aangelegd. Het minderwerk is verrekend met de aannemer van de boortunnel. De aannemer van de boortunnel laat de aannemer die de bekleding gaat

aanleggen toe op de bouwplaats en werkt maximaal mee om de bekleding zo snel mogelijk te kunnen aanleggen. Op dit moment denken we op deze manier de gestelde opleverdatum nog te kunnen halen.

Hofstra (VVD)

Kan de minister de twee moties HSL (22 026 nr. 193) en Betuweroute, die nog steeds niet uitgevoerd zijn, voor 1 januari 2005 af doen? (Nadere informatie volgt).

Voor wat betreft motie HSL (22 026 nr.193): Op 17 november heb ik de VKC voor Verkeer en Waterstaat in een besloten overleg geïnformeerd over de stand van zaken rond de vervoersaspecten. Daarbij is ook de motie Hofstra nadrukkelijk aan de orde geweest. Ik ben toen ingegaan op de onderdelen van de motie Hofstra ten aanzien van de verantwoordelijkheden, de bediening van Den Haag en Breda en mijn inzet ten opzichte van België. Dit besloten overleg zal binnenkort op verzoek van de Tweede Kamer nog vervolgd worden. Voor wat betreft de motie Betuweroute (22 589 nr.214) heb ik u in mijn brief van 23 februari 2004 (2003±2004, 22 589, nr. 228) geïnformeerd over de uitkomsten van de studies naar de toekomstige exploitatiekosten en opbrengsten en een eerste indicatie gegeven over de mogelijkheden om met het bedrijfsleven te komen tot afspraken over een kostendekkende exploitatie. Op grond hiervan heb ik het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uitgenodigd om een businesscase uit te werken voor een kostendekkende exploitatie. De businesscase zal deze maand worden opgeleverd. Bij brief van 11 november 2004 (kenmerk DGG/TR/04/005 772) bent u nader geïnformeerd over de stand van zaken en het vervolgproces. Ik verwacht uw Kamer aanvang 2005 over de beoordeling van de businesscase te kunnen informeren.

Hofstra (VVD)

Wil de minister in het kader van de Motie PPS een investeringsmaatschappij oprichten?

Het is zaak nu op afzienbare termijn met concrete PPS-projecten aan de slag te gaan. Een investeringsmaatschappij als zodanig levert daaraan geen toegevoegde waarde.

Wij zijn in overleg met VNO/NCW over de nadere concretisering van de projecten. Ik verwacht u medio december hierover nader te kunnen informeren.

Hofstra (VVD)

Waarom wordt er nu nog een onderzoek uitgevoerd naar de terreinwagens (SUV's)? Dit is weggegooid geld.

In mijn brief van 25 oktober 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004±2005, 29 398, nr. 16) heb ik u bericht dat er een Europees onderzoek loopt naar de mogelijkheden om de botscomptabiliteit tussen verschillende soorten voertuigen te verbeteren. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de aard en omvang van het probleem in Nederland, waarbij ook wordt gekeken naar de implicaties voor de milieudoelstellingen. Het is belangrijk om alle feiten op een rij te zetten om tot een weloverwogen oordeelsvorming te kunnen komen en u ± zoals ik in bovengenoemde brief heb gemeld ± naar verwachting medio 2005 adequaat kan informeren.

Hofstra (VVD)

Waarom pakt de minister de APK niet op in het kader van de administratieve lastenverlichting? Dit gaat immers om 300 mln euro.

Dit is wel expliciet overwogen. Maar op basis van de evaluatie APK is geconstateerd dat de huidige APK-frequentie zodanig bijdraagt aan verkeersveiligheid en milieu, dat handhaven van die frequentie uiterst gewenst bleek. En aangezien ik de reductiedoelstelling in het kader van de administratieve lasten (25%) ruimschoots bleek te kunnen halen met een ander reductiepakket, is de APK daarin dus niet meegenomen.

Slob (CU)

Is er een relatie tussen het opvallend grote aantal dodelijke (jonge) slachtoffers van de laatste maanden en de staat van onderhoud van de wegen? (A12, A 16, A27, A44)

Ik heb geen cijfers die aantonen dat de staat van onderhoud in 2004 geleid heeft tot een groter aantal dodelijke slachtoffers. Over 2003 heb ik een analyse laten verrichten naar

de eventuele relatie tussen achterstallig onderhoud en de stijging van het aantal dodelijke slachtoffers op rijkswegen. Daaruit bleek dat er geen significante relatie was tussen wegvakken met onderhoudsachterstand en ongevalbetrokkenheid.

Slob (CU)

Wij zijn in afwachting van een notitie van de minister waarin op een rijtje wordt gezet welke vershraling de nieuwste concessies bevatten ten opzichte van eerdere. Wanneer kunnen we die tegemoet zien?

Volgende week zal ik de evaluatie van de aanbestedingen stad- en streekvervoer in een brief aan de Kamer aan u doen toekomen. Zie ook mijn antwoord op vraag 56.

Slob (CU)

De ChristenUnie-fractie heeft er al vaker voor gepleit de potenties van het spoor aanzienlijk te vergroten, onder andere door de snelheid op het hoofdlijnnet te verhogen richting 200 km/uur. Eén van de mogelijkheden daartoe is overschakelen op 25 KV (ik weet dat dat ambitieus en kostbaar is). De laatste studie hierover dateert uit 1996 (zie antw. 72). Het is toch niet zo dat de regering het plan om over te schakelen op 25 Kilovolt (KV) definitief in de ijskast heeft gezet? Graag antwoord, minister, en meer ambitie!

U geeft aan dat met de invoering van het tractie-energievoorzieningsstelsel van 25 kV een snelheid van 200 km/u op het landelijk spoorwegnet kan worden bereikt welke bijdraagt aan een aanzienlijke vergroting van de potenties van het spoor. Een verhoging van de snelheid op het landelijke spoorwegnet brengt, bij gelijkblijvende dienstregeling, een verlaging van de capaciteit teweeg vanwege een toename van snelheidsverschillen op het net. Om deze verschillen in snelheid op te vangen, zou gebruik moeten worden gemaakt van kostbare inhaalsporen. Bovendien is het landelijk spoorwegnet uitgelegd op 140 km/u. Uit de studie «Benutten en Bouwen» is naar voren gekomen dat een verhoging van de snelheid gevolgen heeft voor veel systemen die met het landelijk

spoorwegnet samenhangen. Zo zullen naast de ombouw van materieel en infrastructuur naar 25 kV bijvoorbeeld ook de gelijkvloerse kruisingen moeten worden aangepast en het huidige ATB 1ste generatie beveiligingssysteem worden vervangen door een ander systeem. Deze aanpassingen zijn kostbaar. Daarnaast leidt de verhoging van de snelheid naar 200 km/u tot slechts een beperkte tijdswinst. Dit is een gevolg van de noodzakelijke langere aanzetijden en afremtijden bij een dergelijke snelheid. Overigens wil dit niet zeggen dat 25 kV definitief in de ijskast is gezet. Vanwege de noodzakelijke hoge snelheid van 300 km/u op de HSL-Zuid is 25 kV op dat traject geïmplementeerd. Bovendien wordt de Betuweroute voorzien van 25 kV, niet om hogere snelheden te realiseren, maar om de grote vermogens ten behoeve van zware goederentreinen te kunnen leveren.

Slob (CU)

De binnenvaart. Er zijn nauwelijks plannen voor aanleg van nieuwe infrastructuur, het Twenthe-Mittellandkanaal staat weer op de agenda. Hoe realistisch is dat?

In 1994 is er in samenwerking met Duitsland een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd naar de haalbaarheid van de aanleg van het Twenthe-Mittellandkanaal (TMK) tussen het Twentekanaal in Nederland en het Mittellandkanaal in Duitsland als schakel in de oost-west as tussen Rotterdam en Berlijn. Uit deze studies bleek dat de maatschappelijke kosten hoger waren dan de maatschappelijke baten. Mede op basis van dit resultaat hebben Nederland en Duitsland indertijd besloten om het TMK niet aan te leggen. Afgesproken is destijds om na een aantal jaar te bezien of er redenen zijn om dit besluit te herzien. Onlangs is daarom door VenW bekeken of de resultaten van de eerdere studies op dit moment nog steeds geldig zijn. Uit deze globale actualisatie van de eerdere MKBA blijkt dat de maatschappelijke kosten nog steeds aanzienlijk hoger liggen dan de maatschappelijke baten. Aanleg van het Twente-Mittellandkanaal is daarom niet aan de orde.

Van der Staaij (SGP)

Waarom worden juist de subsidie-regelingen ten behoeve van de binnenvaart uitgekleed en afgebouwd?

In het logistieke netwerk dat de zeehavens verbindt met het nationale en internationale achterland hebben zich de laatste jaren talloze overslagpunten ontwikkeld tussen vrachtwagen, binnenvaartschip en trein. Verkeer en Waterstaat heeft hierbij een stimulerende rol vervuld door onder andere subsidies te verstrekken aan private partijen voor marktinvesteringen in dergelijke overslagpunten en aan KSV Schuttevaer. Een in 2003 uitgevoerde tussentijdse evaluatie van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) heeft uitgewezen dat het netwerk van overslagterminals voldoende capaciteit biedt en derhalve op korte termijn niet verder hoeft te worden uitgebreid. In lijn met de conclusie van deze evaluatie heb ik dan ook besloten de regeling op de oorspronkelijke einddatum van 31 december 2003 te beëindigen. Hierover heb ik de Kamer schriftelijk (20 juni 2003) geïnformeerd. Voor de verdere ontwikkeling van deze intermodale knooppunten ligt het initiatief in het vervolg nadrukkelijk bij de marktpartijen. Vanwege de sterke relatie met ruimtelijke ordening en verbetering van de regionale economische (infra)structuur ziet het Rijk hierbij een belangrijke rol weggelegd voor de decentrale overheden: ruimte reserveren en deze knooppunten verbinden met de hoofdinfrastructuur.

Van der Staaij (SGP)

Welke mogelijkheden liggen er voor het stimuleren van het gebruik van de HSL door de tarieven van met name het kortere vliegverkeer te verhogen?

De concurrentie tussen verschillende modaliteiten dient plaats te vinden in een eerlijk en gelijk speelveld. Er wordt gevraagd naar de mogelijkheden om de HSL te stimuleren door de tarieven voor het vliegverkeer op korte afstand te verhogen. Dat zou -zuiver theoretisch- kunnen door zonder meer alle maatschappelijke kosten uitsluitend aan de luchtvaartsector in Nederland door te

berekenen. Uit een oogpunt van een eerlijk en gelijk speelveld van de luchtvaart ten opzichte van de HSL is dat echter niet wenselijk. Bovendien kan er niet worden gediscrimineerd naar de vluchten op de korte afstand. Het eenzijdig doorberekenen van alle maatschappelijke kosten aan de luchtvaart in Nederland zou, voor zover al op grond van internationale verdragen toegestaan, het internationale eerlijk en gelijk speelveld voor de Nederlandse luchtvaartsector in het algemeen op Schiphol kunnen verstoren. Doorberekening van de maatschappelijke kosten zou daarom alleen in internationaal verband ingevoerd kunnen worden voor de gehele luchtvaartsector. Tegen deze achtergrond concludeer ik dat er geen reële mogelijkheden zijn om de tarieven in de luchtvaart met name op de korte afstand te verhogen. Op dit moment loopt er overigens een onderzoek naar het speelveld voor Low Cost Carriers (LCC) versus de HSL.

Van der Staaij (SGP)

Is de regel dat provincies zelf financieel verantwoordelijk zijn voor projecten tot 112,5 mln. voor hen niet veel te rigide?

De grens tussen grote projecten, waarvoor een rechtstreekse rijksbijdrage kan worden gegeven en kleinere projecten was oorspronkelijk gezet op 225 mln. In goed overleg met de provincies en kaderwetgebieden is deze grens bij de invoering van de verhoogde GDU per 1-1-2004 verlaagd naar 112,5 mln voor alle provincies en de meeste kaderwetgebieden. Daarmee is een voor ieder aanvaardbaar compromis bereikt tussen enerzijds een zo hoog mogelijke grens en dus zo groot mogelijke decentralisatie en anderzijds een grens die in verhouding staat met de financiële mogelijkheden. Op dit moment is er nog minder dan een jaar ervaring opgedaan met de verhoogde GDU. Ik zie daarom geen aanleiding de hoogte van de grens nu weer ter discussie te stellen.

Van der Staaij (SGP)

Wat valt er te doen aan het feit dat het bedrag van 112,5 mln als grens voor projecten in géén verhouding staat tot de budgetten die provincies

beschikbaar hebben voor infrastructuur?

Zie antwoord op vorige vraag.

Van der Staaij (SGP)

De nota mobiliteit bepleit een netwerkbenadering (rijks- in combinatie met regionale wegen). Wanneer gaat het MIT «sporen» met deze zeer gewenste netwerkbenadering (vergt een meer flexibele opzet van het MIT en een verhoging van de BDU-gelden)?

Het MIT kent reeds een flexibele opzet. Zo bestaat de mogelijkheid om onder voorwaarden en op verzoek van de regio tot een herschikking van beschikbare middelen voor MIT-projecten in de betreffende regio te komen. Verder is Verkeer en Waterstaat bereid om (conform de Nota Mobiliteit) ook middelen vanuit het hoofdwegenprogramma in te zetten op het onderliggend wegennet, mits dat kosteneffectief is en een oplossing biedt voor de problematiek op het hoofdwegennet.

Met deze bovenstaande mogelijkheden, de beschikbaarheid van middelen uit de BDU en de regionale mobiliteitsfondsen en de beschikbaarheid van eigen middelen van de regio kan de netwerkbenadering worden uitgewerkt en toegepast. Een discussie over de hoogte van de BDU is in dat kader nu niet opportuun.

Van der Staaij (SGP)

Wil de minister ProRail aanspreken als het gaat om het sluiten van spoorwegovergangen voor fietsers?

Nee, want de veiligheid van fietsers 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. Ik kies dus voor een aanpak gericht op maatwerk.

Van der Staaij (SGP)

Waarom benut Nederland in navolging van Vlaanderen de mogelijkheden niet om de binnenvaart financieel te ondersteunen?

In de begroting en de Nota Mobiliteit heb ik aangegeven dat ik veel geld uittrek om de vaarwegen op orde te brengen en houden. Daarnaast heb ik vele jaren de binnenvaartsector gestimuleerd met subsidieregelingen voor terminals en vaarweg-aansluitingen (zie antwoord op vraag 2). Ik ben van mening dat ik de sector daarmee voldoende steun en dat het verder aan de sector zelf is om de marktkansen te benutten.

Van der Staaij (SGP)

De minister wordt gevraagd om de beloofde brief over bestuursakkoord PMR te sturen aan de TK

De desbetreffende brief zal volgende week worden verstuurd.

Van Hijum (CDA)

Tot 2014 is het MIT-budget al belegd met concrete projecten. Kan de minister aangeven in hoeverre een flexibele inzet van dit budget nog mogelijk is, met het oog op de netwerkvisies die Rijk en decentrale overheden momenteel uitvoeren?

Het MIT tot en met 2010 is een inhoudelijk samenhangend en financieel gedekt investeringsprogramma op het gebied van infrastructuur. De flexibiliteit bestaat erin dat op verzoek van een regio en onder bepaalde voorwaarden (binnen de financiële en beleidsmatige kaders) tot een herschikking van beschikbare middelen voor MIT-projecten in de betreffende regio kan worden gekomen. Netwerkvisies kunnen daarvoor de aanleiding zijn. Voor de periode 2011±2014 (de verlenging van het MIT) is een overzicht gegeven van de voorgenomen uitgaven en inkomsten op het gebied van infrastructuur. Het betreft hier (voorlopige) reserveringen, waarover ± na vaststelling van deel III van de Nota Mobiliteit ± reguliere besluitvorming zal plaatsvinden in het kader van de begroting. Dan bestaat ook de mogelijkheid tot herschikking van budgetten onder bovenstaande voorwaarden. Bovendien is in de Nota Mobiliteit

aangegeven dat de bereidheid bestaat bij het Rijk om middelen voor het hoofdwegennet in te zetten op het onderliggende wegennet, mits dat kosteneffectief is en een oplossing biedt voor de problematiek op het hoofdwegennet. In beide gevallen geldt overigens ook dat de inzet van BDU-middelen, middelen uit de regionale mobiliteitsfondsen en eigen middelen van de regio zal moeten worden bezien.

Van Hijum (CDA)

Kan de minister aangeven waarom het nodig is dat ProRail in de toekomst meer werk overdag gaat uitvoeren, hetgeen meer overlast en vertraging voor reizigers betekent?

Opgemerkt wordt dat er in de toekomst overdag niet meer gewerkt gaat worden dan thans gebruikelijk is maar een andere werkwijze wordt gehanteerd. Er wordt al sinds jaar en dag óók overdag gewerkt aan het spoor! Dat gebeurt echter op een wijze waarbij een ploeg mensen onder leiding van een veiligheidsman in het spoor loopt en de baanwerkers op aanwijzing van die veiligheidsman uit het spoor gaan om veilig een trein te laten passeren. Deze wijze van bewaking van de werkplek werd uit veiligheidsoverwegingen niet acceptabel gevonden. Het beleid ter verbetering van de veiligheid van de baanwerkers wordt geïntensiveerd. Het spoor waar gewerkt wordt moet buitendienst worden gesteld. Dit beleid is door mij verwoord in de Kadernota Railveiligheid "Veiligheid op de rails" welke door mij op 11 november 2004 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Schouwwerkzaamheden voor de borging van de veilige berijdbaarheid van het spoor moeten noodzakelijkerwijze bij daglicht gebeuren. De spoorbranche heeft gezamenlijk gekeken op welke wijze de reizigers en goederen zo min mogelijk hinder ondervinden van het onderhoud overdag terwijl er toch veilig gewerkt wordt conform de Arbo wetgeving. Belangrijk bij een onderhoudsrooster overdag is het managen van de verwachtingen bij de reizigers en ook de verladings. De vervoerders hebben samen met ProRail een communicatieplan opgesteld waarbij de reizigers voor en tijdens de proef goed en tijdig zullen worden geïnformeerd!

Van Hijum (CDA)

Het Infrafonds meldt op p. 11 dat een deel van de efficiencywinsten als gevolg van het Ondernemingsplan van Rijkswaterstaat wordt bestemd voor het wegwerken van de achterstanden in B&O. Een goed idee, maar kan de minister op dit punt iets concreter worden? Structureel verhogen vaarwegen, achterstallig onderhoud.

Het ondernemingsplan van RWS geldt voor de periode tot 2008 en moet dan tot een efficiëntere werkwijze geleid hebben, o.a. door innovatief aanbesteden. Dit levert efficiencywinsten op die vanaf 2008 worden aangewend ten behoeve van het programma Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen. Met deze aanvulling op de reeds eerder extra beschikbaar gestelde gelden kan het verder oplopen van achterstallig onderhoud worden beperkt. Gezien het feit dat de efficiencywinsten pas vanaf 2008 voor het betreffende programma beschikbaar zijn, wil ik besluitvorming over de aanpak van concrete projecten mede laten afhangen van de Mid-term review in 2006. In de nota Mobiliteit geef ik aan dat in de periode 2011±2020 7,5 miljard euro nodig is voor onderhoud waterwegen.

Van Hijum (CDA)

Deelt de minister onze visie dat bij de herziening van de arbeidstijden en rij- en rusttijden de Europese norm ook de Nederlandse norm dient te zijn?

Ja, wij houden uiteraard dezelfde lijn aan als Europa.

Van Hijum (CDA)

Acht de minister de Nederlandse Kustwacht voldoende uitgerust voor haar taken? Deelt de minister onze mening dat de aansturing door zeven departementen te versnipperd is en een effectieve en doelmatige inzet onmogelijk maakt? Wanneer ontvangt de Kamer nu eindelijk de evaluatie van de Kustwacht. Bent u bereid een plan van aanpak op te stellen ten behoeve van de versterking van de Kustwacht s.v.z. dossiers Europees Voorzitterschap.

De heer Van Hijum heeft een aantal

vragen gesteld over de Kustwacht. Laat ik voorop stellen dat de Kustwacht als gezamenlijke uitvoeringsorganisatie in de praktijk goed voor haar taak berekend blijkt, vooral waar het veiligheidskritische taken betreft.

Dit neemt niet weg dat de in 2003 uitgevoerde evaluatie nadrukkelijk laat zien dat er verbeteringen nodig en mogelijk zijn, met name gericht op verdere verhoging van effectiviteit en efficiency van de inzet van mensen en middelen in Kustwachtverband.

Het lag in mijn bedoeling om de Kamer al eerder dit jaar een kabinetsstandpunt te doen toekomen over de uitkomsten van de evaluatie en de wijze waarop de aanbevelingen zullen worden opgepakt. Daarbij hadden mijn betrokken collega's en ik echter de behoefte om dat standpunt tevens in het licht te stellen van zaken als:

- ± de effecten van de diverse bezuinigingstaakstellingen bij de 6 betrokken departementen;
- ± geactualiseerde dreigingsanalyses op het punt van grensbewaking, smokkel en terrorismebestrijding;
- ± het actieprogramma Andere Overheid;
- ± mogelijke initiatieven van de Europese Commissie naar aanleiding van uitspraken van het Europees Parlement op het punt van oprichting van een Europese Kustwacht (deze initiatieven zijn totnogtoe uitgebleven); en
- ± de uitkomsten van een eerder dit jaar door de Algemene Rekenkamer gestart onderzoek naar het functioneren van de Kustwacht, zowel die in Nederland als de Kustwacht Nederlandse Antillen en Aruba.

Het geheel van ontwikkelingen en factoren overziende leek het verstandig nog even te wachten met het formuleren van een meer definitief kabinetsstandpunt. Ik verwacht dit begin 2005 te kunnen formuleren, met medeneming van eventuele conclusies en aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Het kabinetsstandpunt zal ook een plan van aanpak omvatten. Dat neemt niet weg dat in overleg met de andere betrokken departementen alreeds concrete verbeteracties zijn en nog worden uitgevoerd, zowel gericht op verbetering van de aansturing van de Kustwacht

als op bijvoorbeeld de operationele inzet van de in Kustwachtverband in te zetten middelen.

Van Hijum (CDA)

Deelt de minister de visie dat ProRail alleen de regie moet voeren en het verdere werk moet uitbesteden?

In de vierde nota van wijziging van de Spoorwegwet staat dat de infrastructuurbeheerder voor zijn dagelijkse bedrijfsvoering op afstand van de overheid staat en dat de overheid zich hiermee in principe niet bemoeit. In lijn hiermee acht ik het niet mijn verantwoordelijkheid maar die van ProRail om een afweging te maken over het al dan niet uitbesteden van werk.

Van Hijum (CDA)

Hoe staat de minister tegenover het voorstel om het huidige participatiefonds (anderhalf miljoen euro) om te vormen tot een innovatiefonds voor voorstellen die binnen transumo worden ontwikkeld?

Voor Transumo is voor innovatie reeds 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Vooralsnog is er geen aanleiding om dit bedrag verder te verhogen. Na twee jaar vindt er een evaluatie plaats en dan zal opnieuw worden gezien of Transumo zal worden voortgezet. Overigens wordt pas tot opheffing van het Participatiefonds besloten als de beleidslijn rondom de aanbestedingen GVB's met uw Kamer zijn besproken. Voorlopig dienen de gelden voor het Fonds beschikbaar te blijven. Indien de gemeenten die hun vervoerbedrijf nog moeten verzelfstandigen (Amsterdam en Rotterdam) komend jaar te kennen geven geen gebruik te willen maken van de diensten van het Participatiefonds, dan zal ik eind 2005 in goed overleg met de minister van Financiën beslissen het fonds op een gepaste tijdstip op te heffen, omdat het dan zijn rol heeft vervuld.

Van Hijum (CDA)

Is de minister bereid om mee te werken aan de plannen van de gemeente Velsen om de ongebruikte spoorbaan Santpoort-IJmuiden te benutten voor de aanleg van weginfrastructuur?

Twee maanden geleden heeft de gemeente Velsen aan VenW en ProRail voor het eerst het formele verzoek gedaan om de gronden van het spoortracé Santpoort-Noord-Ymuiden van ProRail te kunnen verwerven. Voorafgaand aan een besluit van VenW hieromtrent heeft ProRail conform de te doorlopen saneringsprocedure een uitvraag gedaan bij belanghebbenden of zij bezwaren hebben tegen het voornemen. De termijn voor het indienen van bezwaren staat nog open. Mede op basis van de eventuele bezwaren stelt ProRail een advies omtrent de sanering op. Dit zal de basis zijn voor mijn besluit over het verzoek om tot sanering over te gaan. Ik verwacht dan ook binnen enkele maanden een besluit te kunnen nemen. Gegeven het proces waarin we nu zitten, is de vraag of VenW wel of niet wil meewerken nu niet aan de orde.

Van Lith (CDA)

Zijn al de investeringen die worden gedaan om overstromingen te voorkomen wel kosteneffectief?

Het RIVM heeft nog eens aangegeven dat het gevoerde beleid gericht op de operationele beleidsdoelstellingen kosteneffectief is. De jaarlijkse uitgaven aan de bescherming tegen overstromingen bedroegen in Nederland in de afgelopen jaren ongeveer 500 miljoen euro per jaar. Dit is 0,15% van het Netto Nationaal Product, een aanmerkelijk lager percentage dan de 0,5% die de Deltacommissie destijds als "geenszins ontoelaatbaar" beschouwde. Voor toekomstige investeringen wordt de kosteneffectiviteit vooraf in beeld gebracht. Voor Ruimte voor de Rivier gebeurt dit door het CPB.

Van Lith (CDA)

Wil de minister met de Nieuwe Deltaraad afspraken maken over de duurzame ontwikkeling van de Zuid West Delta?

Het kabinet onderkent de problemen met de waterkwaliteit in de Zuidwestelijke Delta en heeft op dit punt ook al concrete maatregelen genomen. Zo is deze zomer een nieuw doorlaatmiddel in de Zandkreekdam geopend, waardoor het Veerse Meer ververst wordt met

schoon water uit de Oosterschelde. Met betrekking tot de vraagstukken op het gebied van water, waaronder de waterkwaliteit, heeft het kabinet goed samengewerkt met de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Deze drie provincies hebben nu het initiatief genomen tot de oprichting van de Deltaraad. Het kabinet steunt dit initiatief van de provincies en ondersteunt ook het voorstel van de Deltaraad om te komen tot een Deltabrede visie over hoe de vraagstukken op het gebied van water, waaronder de waterkwaliteit, in samenhang met andere vraagstukken aangepakt kan worden. Op basis van de bestuurlijke agenda van de Deltaraad zal ik met hen overleg voeren.

Van Lith (CDA)

Wil de minister afspraken maken met de minister van Defensie over gelijke klachtenafhandeling voor civiele en militaire transportvliegtuigen?

In de beantwoording wordt ervan uitgegaan dat de vraagsteller doelt op klachten die gerelateerd zijn aan de negatieve milieueffecten van de luchtvaart. In Nederland is de situatie dat de klachtenafhandeling veelal per luchthaven plaatsvindt. Zo is er voor het vliegverkeer rond Schiphol een specifiek klachtentelefoonnummer en dat geldt evenzo voor andere civiele luchtvaartterreinen. Klachten over militaire transportvliegtuigen die gebruik maken van deze civiele luchtvaartterreinen worden op eenzelfde wijze behandeld als klachten van civiele vliegtuigen die op deze luchthavens landen of starten. In dat opzicht is er geen verdere harmonisatie nodig van de klachtenafhandeling. De klachtenbehandeling rond de militaire luchtvaartterreinen is een verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. Ik zal uw vraag onder zijn aandacht brengen.

Van Lith (CDA)

Wat kunnen we concreet van het Kabinet verwachten om de sector luchtvaart meer "lucht en ruimte" te geven op het gebied van minder regelgeving en minder administratieve lasten?

Dit jaar ben ik gestart met een doorlichting van alle regelgeving op het gebied van de luchtvaart in het

kader van het programma «Beter geregeld». Ik heb daartoe ook overleg gevoerd met de luchtvaartsector. Inmiddels zijn de volgende verbeteracties op de korte termijn in gang gezet of voltooid: brevetten, ongemotoriseerde luchtvaart: deregulering ingevoerd per 1±10±2004; medische verklaringen: verschuiving verantwoordelijkheid naar sector, wijzigingen in voorbereiding; vluchtuitvoering: meer differentiatie/toespitsing op doelgroepen, stroomlijning, update naar nieuwe internationale regels. Daarnaast is het onderzoek erop gericht met het oog op een level playing field nationale «koppen» op de regelgeving zoveel mogelijk te schrappen en onderzoek ik, of in veel grotere mate dan nu het geval is, rechtstreeks kan worden verwezen naar internationale regelgeving. Door middel van benchmarks op het gebied van routevergunningen, security/grensbewaking en luchtvracht onderzoek ik verder de overheidsinvloed op de kosten-niveaus van de luchtvaartsector in Nederland en een aantal andere Europese landen. De door u genoemde overheidsinspecties als fytosanitaire en veterinaire keuringen en de regelgeving op het gebied van transitvisa vormen hier een onderdeel van. Tenslotte voer ik het in april 2004 aan uw Kamer gezonden programma voor de reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven uit. De aanname is dat dit een reductie voor de luchtvaartsector van ongeveer 4,8 miljoen euro zal kunnen betekenen.

Van Lith (CDA)

Wanneer kan MER-Welschap worden verwacht?

Het MER-Welschap valt niet onder de bevoegdheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat maar onder de bevoegdheid van het ministerie van Defensie. Ik kan dan ook nu niet aangeven wanneer de MER-Welschap wordt verwacht.

Van Lith (CDA)

Wil de minister de directe en indirecte kosten inzichtelijk maken in de planstudie van het Volkerakzoommeer? Wil het kabinet in de planstudie Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer prioriteit geven aan het

inlaten van zoutwater via de Krammersluizen, waarmee tevens het huidige zoet-zoutscheidingsstelsel uitgezet kan worden?

Naar aanleiding van problemen met de waterkwaliteit (met name sterke blauwalgenbloei) en op basis van een door het ministerie van VenW in 2002 uitgebrachte verkenning, heb ik samen met de drie provincies en de betrokken waterschappen dit voorjaar besloten een planstudie te laten uitvoeren naar de verbetering van de waterkwaliteit. Uitgangspunt bij deze planstudie is dat naast de nuloptie (voortzetten huidig beheer) er twee varianten worden onderzocht: 1) het doorspoelen van het Volkerak-Zoommeer met zoet water uit het Hollands Diep en 2) het inlaten en doorspoelen van zoutwater uit de Oosterschelde via de Krammersluizen of in een apart te bouwen doorlaatmiddel in de Philipsdam. De startnotitie van de planstudie/m.e.r. zal binnenkort worden uitgebracht. Bij de zoute doorspoelvariant zullen aspecten, zoals het uitschakelen van het zoet-zoutscheidingsstelsel en de daaruit volgende besparingen op het beheer en onderhoud en de verkorting van schuttijden, nader onderzocht worden. In het kader van de planstudie zal een kengetallen Kosten-Baten-Analyse uitgevoerd worden, waarmee de directe en indirecte kosten en baten inzichtelijk gemaakt worden. Op basis van de planstudie, die naar verwachting medio 2006 gereed is, zal in samenspraak met de provincies en andere betrokkenen een besluit genomen worden over de te nemen maatregelen.