

Noot 1 (zie blz. 2515)

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat (31 200 XII)

Vraag van het lid **Anker** (CU): CU vraagt aan de staatssecretaris hoe zij jongeren voor de binnenvaart wil behouden.

Het blijkt steeds moeilijker om Nederlandse jongeren te interesseren voor het werk aan boord van een binnenschip. De laatste jaren zien we steeds vaker buitenlandse werknemers aan boord van Nederlandse schepen. Binnen het Europese actieprogramma NAIADES wordt ernaar gestreefd meer jongeren te interesseren voor een carrière in de binnenvaart. Ik span mij in om internationaal geharmoniseerde afspraken te maken op het gebied van onder andere bemanningseisen en opleidingseisen. Daarbij gaat het niet alleen om het schrappen van overbodige regels, maar ook om het gebruik van moderne efficiënte onderwijstechnieken zoals bijvoorbeeld simulatoren. Daarmee wordt het maken van een snellere carrière in de binnenvaart bevorderd waardoor de aantrekkelijkheid van het beroep wordt vergroot.

Vraag van het lid **Anker** (CU): Kan de minister op korte termijn de onderuitputting bij ProRail aanpakken?

Ik vind dat onderuitputting zoveel mogelijk voorkomen moet worden omdat het belangrijk is de voorgenomen planning en ambities te realiseren. In geval van onderuitputting spreek ik ProRail om die reden dus daarop aan.

Vraag van de leden **Anker** (CU) en **Roemer** (SP): De CU en de SP vragen een reactie op het bericht in de media dat Arriva in het Noorden van het land niet gaat rijden volgende week, omdat het contract met ProRail niet wordt getekend.

Ik heb kennis genomen van de berichten over de regionale vervoerder Arriva en ProRail. Ik heb hierover navraag laten doen bij ProRail. Naar ik heb begrepen gaat het om diverse voorzieningen waarover ProRail en Arriva afspraken hebben. Het gaat hierbij onder meer om:

- extra voedingskasten langs het spoor;
- fecaliën-afvoersystemen voor de gesloten toilet-systemen in treinen;
- een aantal infrastructurele aanpassingen.

Wat ik van ProRail verwacht is dat deze kwestie serieus wordt genomen en dat uitvoering wordt gegeven aan gemaakte afspraken. Naar ik heb begrepen wordt op dit moment samen met Arriva gewerkt aan een oplossing van de geschetste problemen. Indien er zich specifieke infrastructurele knelpunten blijven voordoen, dan speelt

dit in mijn relatie met ProRail. Ik zal dan ook ProRail hierop blijven aanspreken. De veiligheid van het spoorstelsel dient hierbij voorop te staan.

De door u geschetste problemen wil ik wel in een breder perspectief plaatsen. Alle betrokken partijen hebben hun eigen verantwoordelijkheid. Op grond van de Spoorwegwet moet er een toegangsovereenkomst tussen de vervoerder en de beheerder worden gesloten om toegang tot het spoor te krijgen. De onderhandelingen over deze toegangsovereenkomst vinden op dit moment nog plaats. De toegangsovereenkomst moet zijn gesloten bij de start van de nieuwe dienstregeling, dit is 10 december 2007. De overeenkomst is een tweezijdig op te stellen document. Eventuele klachten kunnen door partijen bij de NMa worden ingediend. Ik wil alle partijen in dit verband op hun verantwoordelijkheid wijzen en ik vertrouw er op dat partijen tot een tijdige en adequate oplossing van de gesignaleerde knelpunten komen.

Vraag van het lid **Anker** (CU): Komt er ook een vervolgonderzoek naar de spoorcorridors die nu niet onderzocht zijn? Op de regionale spoorlijnen zijn immers ook knelpunten. Ik denk aan oude spoorlijnen en aan Doetinchem–Arnhem. De ChristenUnie stelt voor de corridors van de planstudie gelijk te verlengen. Een breder onderzoek kost niet veel, later toevoegen leidt echter direct tot vertraging. Graag uw reactie.

Ik heb op basis van de LMCA gezien waar de grootste stromen zijn (waar is er markt?) en waar hoogfrequent spoor mogelijk en kansrijk is. Daarop heb ik mijn ambities en de bijbehorende nieuwe (kandidaat)planstudies gebaseerd. Er is gelet op marktinzichten tot 2020 geen aanleiding om meer corridors te bezien. Bij de vijfjaarlijkse herijking van de Nota Mobiliteit kan dit overigens anders zijn. Ik zal de exacte afbakening van corridors voor de kandidaat-planstudie nog wel bezien, omdat treinen ook doorrijden naar andere delen van het netwerk. Vanzelfsprekend zal in het vervolg altijd de samenhang met het netwerk als geheel worden bezien, omdat treinen moeten kunnen doorrijden op de corridor en naar andere delen van het netwerk. Ik kies bewust voor een deeltraject van de corridors als vertrekpunt, met name de deeltrajecten waar we knelpunten verwachten. Ik wil niet de indruk wekken dat overal van alles nodig is, vandaar dat vertrekpunt is een deel van de corridor. Daar waar door de toekomstvast routestrategie spoor-goederenvervoer effecten ontstaan op regionale spoorlijnen zal ik dat in de analyses betrekken.

Vraag van het lid **Anker** (CU): Door te grote projecten maakt het MKB weinig kans en door bundeling van nat en droog delven waterbouwers het onderspit tegenover grote droge aannemers. Monopolies moeten worden voorkomen en aanbesteden moet samenwerking tussen waterbouwers niet onmogelijk maken. Graag een reactie. En wat gaat de minister doen om werken van Rijkswaterstaat beter te spreiden en zo een prijsopdrijvend effect te voorkomen? (zie ook vraag 19)

Voor de gevraagde reactie op de stellingen over grote projecten, de bundeling van nat en droog werk en het voorkomen van monopolies verwijs ik naar het antwoord op vraag 30 van heer Koppejan. Op het pleidooi van de CU om de werken van RWS meer te spreiden om

prijsofdrijving te voorkomen, het volgende: RWS streeft naar langjarige programmering van werk en het tijdig informeren van de markt. Dat streven helpt zowel RWS als marktpartijen bij het vermijden van onnodige pieken en bij het tijdig plannen van extra benodigde capaciteit. Daarbij zijn filebestrijding en het inhalen van onderhoudsachterstanden voor mij belangrijke prioriteiten. Die kunnen wel leiden tot capaciteitspieken. In de planning en communicatie met de markt wordt zoveel mogelijk geprobeerd hier tijdig op in te spelen.

Vraag van het lid **Anker** (CU): Graag een reactie op het bericht dat de A2 nog een jaar sneller had aangelegd kunnen worden als het Rijk de ruimte had gegeven voor slimmere aanlegmethoden.

U refereert aan de Cobouw van 21 november 2007. Daarin staat het volgende: «De oplevering had nog een jaar sneller gekund als de opdrachtgever ruimte had gegeven voor technisch slimmere aanlegmethoden zoals de paal matras-methode». Door Rijkswaterstaat is maximale ruimte gegeven aan de opdrachtnemer om met innovatieve ideeën te komen. Hiertoe is een tijdelijk samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer ingericht om alle mogelijke opties met betrekking tot een alternatieve funderingsmethode de revue te laten passeren. De opdrachtnemer heeft in eerste instantie een concept aangeboden op basis van een paalmatras. Nader onderzoek en mede door inbreng van Rijkswaterstaat is de opdrachtnemer tot het inzicht gekomen dat het risico van deze innovatieve funderingsmethode in de beheersfase aanzienlijk is. Dit risico bleek ook voor de opdrachtnemer te groot.

Vraag van het lid **Duyvendak** (GL): Met hoeveel % gaat het kabinet de BPM verlagen?

De staatssecretaris van Financiën komt in het voorjaar 2008 met een plan voor de (gedeeltelijke) afbouw van de BPM, rekening houdend met de effecten hiervan op de milieuprestatie van het wagenpark, de overheidsfinanciën, de effecten voor vlooteigenaren, etc. De afbouw van de BPM vraagt tijd. Daarbij moet rekening gehouden worden met een jaarlijkse stapsgewijze verlaging zodat er geen grote schokeffecten optreden. Ik ga er daarom vanuit dat in 2016 de voorgenomen fiscale omzetting is afgerond.

Vraag van het lid **Van der Ham** (D66): De fundamenten voor anders betalen voor mobiliteit zijn gelegd en in uw brief schrijft u dat we wetgeving kunnen verwachten in 2008, maar waarom kunnen we in het voorjaar niet een hoofdlijnennotitie krijgen? In het verlengde daarvan heb ik nog de volgende vragen.

1. Waarom wordt de 5% norm wel gehaald in 2016?
2. U wilt beginnen met vracht in 2011 samen met Frankrijk en België, wat gebeurt er als deze landen niet meedoen?
3. Wat doet vracht voor de bereikbaarheid?
4. U wilt beginnen met het jaargangenmodel in 2012, maar is dat juridisch haalbaar?
5. wat zijn de effecten van beginnen met leaseauto's die zijn toch minder gevoelig voor beprijzen?
6. Het gebrek aan inkomsten, hoe worden die gecompenseerd. Zijn daarover afspraken gemaakt met Financiën?

7. Hoe zit het met privacy?

8. Waarom niet experimenteren met provinciale opcenten in de provincie NH zodat Amsterdam aan de slag kan?

9. Waarom niet beginnen met bewezen techniek graag uw reactie? Amsterdam heeft genoeg portalen staan?

10. Is deze boterletter wel gevuld met amandelspijs?

Ik zie mijn brief als een hoofdlijnennotitie en wil daar graag met de Tweede Kamer op korte termijn over spreken. Hierbij wil ik met name over de beleidsuitgangspunten zoals die in de kabinetsbrief zijn opgenomen op korte termijn met de kamer van gedachten wisselen en daar overeenstemming over bereiken. Op die wijze is het vervolgens mogelijk het wetsvoorstel op zeer korte termijn gereed te maken en in het tweede kwartaal van 2008 voor te leggen aan de adviesraden.

1. De vorig jaar uitgevoerde kostenmonitor gaf aan dat er sprake was van een daling ten opzichte van de ramingen uit 2005. Marktspanning en innovatie kunnen ervoor zorgen dat die kostendalingen zich verder voortzetten. Ik streef er bovendien naar om in de keuze voor een organisatie-model de randvoorwaarden voor die marktspanning en innovatie zo goed mogelijk te creëren. Vervolgens zal het aan de markt zijn om zich van zijn beste kant te laten zien. Berichten van marktpartijen in de media ondersteunen dit. Als blijkt dat de 5%-norm niet gehaald wordt, dan lijkt het me vanzelfsprekend dat we dit en de consequenties die we eraan verbinden in de Kamer bespreken.

2. In de brief staat dat gezocht wordt naar samenwerking met België en Frankrijk. Dit zou namelijk de invoering bij deze sector aanzienlijk vergemakkelijken. Wegbeprijzing is namelijk een Europese aangelegenheid, zeker voor vracht. Ook zonder de samenwerking met deze landen is mijn inzet om invoering in 2011 voor vracht te realiseren.

3. Het effect van beprijzen op vracht is niet de reden om te starten met vracht als eerste groep voor de kilometerprijs. De reden is dat het hier om een professionele groep gaat die ook in het buitenland al ervaring heeft met beprijzen. Ik heb me ook op internationaal niveau georiënteerd. Daarbij is het mij gebleken dat er zowel in Frankrijk, als in Benelux-verband de ambitie bestaat om mogelijk al in 2011 te beginnen met beprijzing van vracht in navolging van Duitsland. Met het oog op concurrentieverhouding acht ik het van belang om mee te gaan met deze ontwikkeling.

Ten overvloede wijs ik er nog eens op dat in de Nederlandse situatie vracht- en personenauto's hand in hand gaan. Zij zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden, geen kilometerprijs voor vracht zonder kilometerprijs voor personenvervoer en kunnen in de Nederlandse situatie hoogstens gefaseerd worden ingevoerd.

4. Met mijn collega van Financiën wil ik onderzoeken of het niet alleen technisch maar ook fiscaal mogelijk is bij de invoering van personenauto's te kiezen voor een jaargangenbenadering. Op grond hiervan zouden dan allereerst nieuwe auto's moeten zijn voorzien van een onboard-unit (OBU). Vervolgens zou verplichte invoering dan per cohort kunnen geschieden.

5. Bedrijven zijn bezig zich voor te bereiden op de kilometerprijs, door de medewerkers actief te wijzen op andere opties dan rijden in de spits en door ze daarvoor ook te stimuleren. Ik verwacht veel van de mobiliteitsprojecten waarvoor enkele Nederlandse bedrijven zich hebben aangemeld, waaronder een aantal leasemaatschappijen. Werkgevers hebben aangegeven samen met mij te willen verkennen in hoeverre met pilots effecten kunnen worden gesorteerd op de bereikbaarheid. Ik denk hierbij aan een aantal pilots gericht op onder ander gedrag en mobiliteitsmanagement, zoals:

- Leaseauto's alleen voor degenen die veel voor het werk rijden;
- Alle leaserijders een NS businesscard;
- Ritten tussen bepaalde locaties bij voorkeur met de trein;
- Gebruik van webaccess/telewerken;
- Sturen op output in plaats van op aanwezigheid.

6. Voor wat betreft de kilometerprijs zou ik niet willen spreken van een gebrek aan inkomsten. Bij omzetting van de BPM, BZM en MRB in de kilometerprijs zullen de opbrengsten in totaliteit gelijk zijn. Voor wat betreft de begrotingstechnische verwerking heeft de 12e Studiegroep Begrotingsruimte indertijd al voorstellen gedaan. Het plan voor de exacte uitwerking (de stroom van de opbrengsten van de kilometerprijs in het infrastructuurfonds) zal conform mijn brief van 30 november in het voorjaar 2008 aan u worden toegestuurd door mijn collega van Financiën

7. Op dit moment kan ik nog niet inhoudelijk op deze vraag ingaan omdat het wetsvoorstel nog in voorbereiding is. Wel kan ik verzekeren dat het wetsvoorstel uiteraard zal voldoen aan de eisen die de Wet bescherming persoonsgegevens stelt. In het adviestraject dat in het tweede kwartaal van 2008 start zal daarom ook een toets plaatsvinden door het College bescherming persoonsgegevens.

8. De provinciale opcenten zijn geen rijksbelastingmiddelen en zijn door de provincies vrij te besteden en dus niet te oormerken als uitgaven voor infrastructuur, deze vorm van teruggave is dan ook niet met de provincies besproken. Regionale afbouw van de vaste autobelastingen zou technisch wel via de provinciale opcenten kunnen, maar ook daar is het probleem dat een terugsluis op het niveau van provincies bezwaren oproept bij automobilisten die in andere provincies wonen en met deze afbakening uitgesloten blijven van teruggave en dus het systeem van teruggave als oneerlijk ervaren. Dit geldt zeker rond Amsterdam.

9. Er staan inderdaad al de nodige portalen rond Amsterdam. Een deel van deze portalen zouden met de nodige aanpassingen ook gebruikt kunnen worden voor een beprijzingsstelsel. Techniek is echter niet het belangrijkste onderwerp van discussie hier. Het belangrijkste is dat er geen draagvlak is voor deze congestievariant.

10. Ja, en wel een die (h)eerlijk is en draagvlak heeft.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Kan de minister aangeven wat de omvang van de onderuitputting binnen het infrastructuurfonds is? Hoe ziet het beeld er voor de komende jaren uit? En hoe gaan we daarmee om in

relatie tot de vertragingen? Welke mogelijkheden tot verschuivingen ziet de minister naar projecten die wel eerder gerealiseerd kunnen worden (wel binnen MIRT)?

De omvang van de onderuitputting 2007 is aan de Kamer gemeld en toegelicht via de tweede supplettoire begroting (n.a.v. de Najaarsnota). Deze is eind november aan uw Kamer gezonden. Hierbij wordt aangegeven dat t.o.v. de miljoenennota ca. € 700 mln niet in 2007, maar in latere jaren tot betaling zal komen op het Infracfonds. Tevens is hier aangegeven bij welke projecten er consequenties zijn voor de mijlpalen. Onderuitputting wordt veroorzaakt door de vertraging van de projecten. Dit geld kan dus niet voor nieuwe projecten worden ingezet.

De beoordeling voor de komende jaren wordt gemaakt in het kader van de Voorjaarsnota 2008 en begroting 2009. Mocht in de komende jaren sprake zijn van onderuitputting dan zal ik deze als eerste inzetten voor bestaande projecten die versneld kunnen worden.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Het CDA heeft hoge verwachtingen van de Commissie Elverding, maar de minister geeft zelf in zijn brief aan dat het allerminst zeker is dat de Raad van State deze aanpak zal accepteren. Daarom vragen we van het Kabinet om een plan B (conceptwetgeving) achter de hand te houden. Heeft de minister een plan B?

Ik laat mij over eventuele aanpassingen van wet- en regelgeving adviseren door de Commissie Versnelling besluitvorming infrastructurale projecten, die onder meer onderzoekt in hoeverre aanpassing van regelgeving een bijdrage kan leveren aan de versnelling van de besluitvorming. Deze commissie komt al in het voorjaar met aanbevelingen. In de tussentijd heb ik het wetsvoorstel voor de «bestuurlijke lus» ingediend. Het heeft geen zin voor het advies van de commissie andere wetgevingstrajecten op te starten, omdat dit geen versnelling geeft gelet op de lengte van dit soort traject.

In mijn brief¹ aan de Tweede Kamer over luchtkwaliteit heb ik aangegeven dat met de best beschikbare kennis een methodiek is ontwikkeld om het luchtonderzoekgebied te bepalen. Deze zal bij infrastructuurstudies worden toegepast en zal uiteindelijk ook door de Raad van State worden getoetst.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Ongevallen veroorzaken vaak lange files. Moeten er nieuwe afspraken worden gemaakt met de verkeerspolitie om files te voorkomen en snel te bestrijden?

Filebestrijding heeft de hoogste prioriteit, zeker die van onverwachte files als gevolg van ongevallen. Files als gevolg van incidenten betreffen jaarlijks ca. 10–12% van het totaal aantal files. Nederland heeft een goed werkende aanpak van Incident Management. Zonder deze aanpak zou het aandeel files als gevolg van incidenten veel hoger zijn. Rijkswaterstaat werkt nauw samen met de Nederlandse politie, andere hulpdiensten en ook private partijen zoals verzekeraars, alarmcentrales en bergers in het kader van Incident Management om de files als gevolg van ongevallen te beperken. Een aantal

projecten dat binnenkort van start gaat, richt zich op het nog verder beperken van de files. Voorbeelden hiervan zijn: «Blikshade, zoek een parkeerplaats», versnelde berging vrachtauto's, de inzet van de «officier van dienst Rijkswaterstaat», het «versnellen van sporenonderzoek» en het versnellen van de aanrijtijden van bergingsbedrijven. De hiervoor genoemde maatregelen als aanvulling op het bestaande beleid zijn naar mijn mening een goede aanpak bij het zoveel mogelijk voorkomen en snel bestrijden van files.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Op welke manier werkt VenW samen met de markt aan informatievoorziening aan de weggebruiker? Bijvoorbeeld samenwerking met TomTom?

Door een goede samenwerking tussen markt en overheid kan de reiziger beter bediend worden. Het innovatiepotentieel van de markt wordt zo goed mogelijk gestimuleerd en gefaciliteerd. De snelheid van ontwikkelingen in de ICT is aanleiding voor mij (en de overheid in het algemeen) om de samenwerking te intensiveren, maar ook om vanuit de politieke bevoegdheden kaders te stellen om maatschappelijke belangen te borgen. Samenwerking met bedrijfsleven vindt plaats binnen bijvoorbeeld Connekt (platform voor overheid en bedrijven), in de Commissie Laan (daarin worden afspraken gemaakt over reisinformatie) en bij het door het kabinet voorgestane innovatiebeleid.

Ik heb bovendien op 3 december 2007 een overeenkomst getekend inzake de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Oogmerk hiervan is dat overheden samen met marktpartijen de informatievoorziening aan weggebruikers en verkeersmanagement stroomlijnen. Op korte termijn zal het bedrijfsleven uitgenodigd worden in te schrijven op een tender om via innovatieve technieken de verkeersgegevens te verzorgen en ordenen. Vervolgens zal het bedrijfsleven uitgenodigd worden om op basis van deze gegevens verkeersinformatie op een gebruiksvriendelijke wijze over te brengen aan de weggebruiker.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Dynamische verkeersmanagement, dynamische snelheden, openstellingsregimes van bruggen zijn slimmere verkeersoplossingen. Heeft de minister hier voldoende middelen voor en hoe staat het met deze dossiers?

Op dit moment worden al veel knelpunten aangepakt met programma's als Zichtbaar, Snel, Meetbaar (ZSM), Fileproof, Quick wins uit de netwerkaanpak en dynamisch verkeersmanagement. De middelen die daar op dit moment beschikbaar voor zijn, zijn voldoende. Deze maatregelen kunnen en moeten echter meer in samenhang worden gedaan, zowel qua programmering, aansturing als financiering. In dat licht presenteer ik op een korte termijn een visie op benutting aan de Tweede Kamer. Zie voor openstellingsregimes van bruggen antwoord op vraag 29.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Er zijn problemen te verwachten op enkele N-wegen. Het CDA kijkt met name naar de N69. Welke stappen worden gezet door het Kabinet ten aanzien van die problemen?

Uit de landelijke markt- en capaciteitsanalyse blijkt dat er al een probleem is met de N69. De reistijd in de spits is te lang en de weg loopt door de kern van Valkenswaard. Met name het vrachtverkeer veroorzaakt overlast. Tijdens het MIRT-overleg met de regio heb ik afgesproken dat de N69 zal worden meegenomen bij de MIRT-verkenning Z-O Brabant; het netwerk rond Eindhoven, met name de A2-zone. Op basis van die verkenning zal ik besluiten over een eventuele planstudie.

Vraag van het lid **Koopmans** (CDA): Het CDA ziet graag voor de A1 een hogere prioriteit en een planstudie. Graag de reactie van de minister.

Over de knelpunten uit de LMCA Wegen heb ik bestuurlijk overleg gevoerd. Over de uitkomsten van dit overleg bericht ik u voor de behandeling van het MIRT 2008 in uw Kamer.

Ik wil in algemene zin het volgende opmerken over knelpunten. Het feit dat een traject geen knelpunt oplevert in het kader van de reistijdambities uit de Nota Mobiliteit wil niet zeggen dat er geen files zijn op die trajecten. Maar we hebben – met de vaststelling van de Nota Mobiliteit – met elkaar afgesproken dat de reistijd in de spits in 2020 op wegentrajecten niet langer mag zijn dan 1,5 keer de reistijd in het dal. Op ringwegen en rijks-N-wegen is dat 2. Daarmee hebben we afgesproken dat we files tot op zekere hoogte acceptabel vinden. We hebben ook financiële middelen om de files tot die hoogte op te lossen. En met name in de Randstad kunnen we die ambitie alleen halen als we prijsbeleid introduceren en als we het gehele budget uit de Nota Mobiliteit aanwenden voor aanleg.

Zeer recent is er een plusstrook aangelegd op het traject Beekbergen–Deventer Oost waardoor op dit traject tijdens de spits 2 x 3 stroken beschikbaar zijn. Deze plusstrook op de A1 tussen Beekbergen en Deventer Oost zorgt voor voldoende bereikbaarheid op de A1. Verder is in het kader van File Proof een dagelijkse file op de A1 bij Apeldoorn opgelost doordat de kruising bij de afrit nu veel beter functioneert. Dit komt doordat verkeerslichten beter op elkaar zijn afgesteld (wachtijdvermindering van 10 miljoen euro op jaarbasis). In het bestuurlijk overleg Oost is afgesproken dat vóór het volgende bestuurlijk overleg in het voorjaar door de samenwerkende overheden (rijk, provincies en gemeenten) een pakket korte termijn maatregelen wordt uitgewerkt om de infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten (zoals toepassing mobiliteitsmanagement, aanpassing van knooppunt Beekbergen, verruiming openingstijden spitsstroken, doortrekking spitsstroken tot Lochem) incl. de uitwerking van de kosten. Ook in het licht van bovenstaande acties, zie ik dan ook geen reden om nu een uitgebreide planstudie te starten.

Vraag van het lid **Koppejan** (CDA): Is er al voldoende co-financiering voor de Maasroute?

Het verzoek voor een TEN-subsidie voor maasroute fase 2 is in juni 2007 ingediend bij de EU. In het voorjaar 2008 wordt de reactie van de EU verwacht. Dan zal bekend zijn of en voor welk bedrag de EU een subsidie verstrekt. Overigens is het al dan niet toekennen van de TEN-

subsidie door de EU niet essentieel voor de realisatie van dit project. Het reeds gereserveerde bedrag in het MIRT is toerijkend om het project te realiseren.

Vraag van het lid **Koppejan** (CDA): Kan de Staatssecretaris bevestigen dat er geen noodmaatregelen met betrekking tot de veiligheid van de Hondsbossche- en Pettemer Zeewering getroffen hoeven te worden.

Een noodmaatregel is door het Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland niet gevraagd omdat de stabiliteit van de kering niet in het geding is. Dit is conform het advies van het Expertise Netwerk Waterveiligheid (ENW), die de veiligheidssituatie van de Hondsbossche en Pettemer Zeewering heeft beoordeeld. Honderd procent veiligheid kan ik natuurlijk nooit garanderen, maar het advies van het ENW geeft aan dat noodmaatregelen niet nodig zijn. De Hondsbossche en Pettemer zeewering zijn opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Dat betekent dat het waterschap een versterkingsplan moet maken. De versterking wordt volgens de huidige planning in 2010 uitgevoerd.

Vraag van het lid **Koppejan** (CDA): Hoe gaat de staatssecretaris zorgen voor het behoud van kennis en innovatie op het gebied van water (leidende positie NL bedrijfsleven)?

Ik werk binnen drie verschillende sporen aan het waarborgen van de koppositie van Nederland. Binnen de netwerken Deltatechnologie en Watertechnologie werken publieke en private partijen samen aan het genereren van nieuwe ideeën voor research&development en aan het versterken van de Nederlandse positie op de internationale watermarkt. Zowel de vraag- als de aanbodzijde zijn in die netwerken bij elkaar gebracht. In 2007 is het toptechnologisch instituut Watertechnologie (drink-proces-afvalwater) van start gegaan en in 2008 zal het nieuwe instituut voor Deltatechnologie (Deltares) van start gaan. Het Deltares-instituut doet onderzoek aan de duurzame inrichting en het beheer van kwetsbare delta's, kusten en riviergebieden. Het toptechnologisch instituut Watertechnologie doet onderzoek naar innovaties op het gebied van drinkwater, proceswater (industriële processen) en afvalwaterzuivering.

Via het interdepartementale programma Partners voor Water zal Nederland zich als sterk Deltaland blijven profileren.

Vraag van het lid **Koppejan** (CDA): Het is beleid om veel werkzaamheden te bundelen, we willen aan de minister vragen om een halt te roepen aan de buitenproportionele bundelingspraktijken (zie ook vraag 5).

Primair uitgangspunt voor Rijkswaterstaat is dat voldoende gekwalificeerde marktpartijen hard nodig zijn om alle opdrachten goed, tijdig en onder concurrentie in de markt te zetten/aan te besteden. Bovendien stimuleert voldoende concurrentie de innovatiekracht van het bouwbedrijfsleven. Daarbij past dat zoveel mogelijk bedrijven meegroeien met de inkoopstrategie van Rijkswaterstaat. Vier jaar geleden heeft RWS namelijk bewust gekozen om de markt meer ruimte te bieden bij aanbestedingen door te kiezen voor functioneel specificeren. De creativiteit en kennis van de markt komt

daarmee veel beter aan bod. Bij deze nieuwe vorm van contracteren past integratie en opschaling van contracten. Daarmee is een kostenreductie en besparing van inzet van personeel aan Rijkswaterstaat zijde mogelijk geworden. Deze bewuste koerswijziging wordt ook breed in de markt gesteund. Wel betekent dat ook een grote verandering voor de marktpartijen. Dus zoekt de Rijkswaterstaat samen met de markt naar mogelijkheden om waar mogelijk ook MKB-bedrijven een kans te geven op opdrachten. Combinatievorming en onderaanneming bieden die kans. Derhalve zeg ik aan de leden Koppejan en Anker toe om dergelijke bundelingspraktijken niet meer te willen. Op basis van het voorgaande heb ik er alle vertrouwen in dat dit aanbestedingsbeleid niet zal leiden tot monopolies.

Vraag van het lid **De Krom** (VVD): We hebben een lex specialis nodig voor de aanleg wegen. Hiervoor zijn precedentes (Deltawet en Spoedwet verbreding rivierdijken). We zijn bezig met commissie Elverding en spoedwet. We hebben echter een plan B nodig. Graag een reactie van de minister.

Ik laat mij over eventuele aanpassingen van wet- en regelgeving adviseren door de Commissie Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten. De commissie onderzoekt in hoeverre aanpassing van regelgeving – onder meer in de vorm van een lex specialis – een bijdrage kan leveren aan de versnelling van de besluitvorming.

Deze commissie komt al in het voorjaar met aanbevelingen. In de tussentijd heb ik het wetsvoorstel voor de «bestuurlijke lus» ingediend. Het heeft geen zin voor het advies van de commissie andere wetgevingstrajecten op te starten, omdat dit geen versnelling geeft gelet op de lengte van dit soort traject.

Vraag van het lid **De Krom** (VVD): De inzet op handhaving van snelheden zou vooral gericht moeten zijn daar waar dat het meest effectief is voor de verkeersveiligheid (zoals provinciale wegen en in steden). Aangezien de effectiviteit van de handhaving op snelwegen relatief laag is als het gaat om dodelijke slachtoffers, zou het automobilisten toegestaan moeten worden harder te rijden dan wettelijk is toegestaan.

Op dit moment is het zo dat op autosnelwegen al harder gereden kan worden dan wettelijk is toegestaan. Dat heeft te maken met de marges die worden gehanteerd bij de bepaling van de te bekeuren snelheid. Een voorbeeld, op een snelweg met een maximumsnelheid van 120 km/u wordt er pas bekeurd vanaf een snelheid van 128 km/u, dit is de zogenaamde technische marge. Het voorstel is om de marges nog verder op te rekken komt in feite neer op een verdere verhoging van de maximumsnelheid. Een motie met een dergelijke strekking is overigens in het verleden al ingediend en kreeg in dit huis geen meerderheid (motie de Krom 5 juli 2007).

Vraag van het lid **Madlener** (PVV): Met betrekking tot kilometerheffing wilt u draagvlak. Wilt u hiervoor een referendum toezeggen?

Ik vind draagvlak inderdaad erg belangrijk, zowel in de kamer als bij de maatschappelijke organisaties, andere

overheden en weggebruikers. Onafhankelijk onderzoeken bij automobilisten (o.a. door de ANWB) tonen aan dat eerlijkheid een zeer belangrijke factor is voor draagvlak bij de bevolking. Ik werk ook hard aan het behoud van dat draagvlak, dat door het Platform Nouwen als voorwaarde voor de invoering is genoemd. Daarnaast heb ik recentelijk overleggen gevoerd met andere overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad, maatschappelijke partners en het bedrijfsleven. Een referendium hierover zal niet worden voorgesteld door de regering.

Vraag van het lid **Madlener** (PVV): Bent u bereid de aanbesteding van contracten voor kilometerheffing in ieder geval van personenauto's, uit te stellen tot na de verkiezingen?

De beprijzing is een essentieel onderdeel van mijn bereikbaarheidsbeleid. Door het kabinet is afgelopen vrijdag een besluit genomen met een ambitieus tijdsplan. Ik ben niet bereid stappen te nemen om dit proces bewust te vertragen.

Vraag van het lid **Madlener** (PVV): Kunt u ervoor zorgen dat het rijbewijs betaalbaar blijft en dat de wachttijd om examens te doen maximaal 4 weken bedraagt?

Ik vind een betaalbaar rijbewijs ook belangrijk. Dat is ook de reden dat er bij de vernieuwing van het rijexamen als voorwaarde is gesteld dat er geen tariefverhoging van het examen optreedt.

Met het CBR is de afspraak gemaakt dat de wachttijd om examens te doen maximaal 6–8 weken mag bedragen. Ik zie op dit moment geen aanleiding deze afspraak aan te passen.

Vraag van het lid **Madlener** (PVV): Matrixborden geven vaak verkeerde informatie. Bedrijven als TomTom doen het iets beter. U geeft miljoenen uit aan techniek. Kunt u hier iets aan doen?

De informatie op matrixborden is in het algemeen adequaat en van goede kwaliteit. Op dit moment zelfs actueler dan de file-informatie die via de radio en navigatiesystemen verstuurd wordt. Natuurlijk blijven we continue systeemtechnische verbeteringen aanbrengen om de informatie nog beter en sneller beschikbaar te maken. Rijkswaterstaat is om die reden continue in gesprek met marktpartijen zoals TomTom, de VID en de ANWB over het maken en verspreiden van actuele file informatie (via mediakanalen, in-car en boven de weg). Overigens blijkt uit weggebruikersonderzoeken dat weggebruikers juist heel tevreden zijn over de informatie op de DRIP's boven de weg. Er wordt gewerkt aan voortdurende verbetering. Tenslotte ben ik verheugd te melden dat ik afgelopen maandag de samenwerkingsovereenkomst Nationaal Data Warehouse heb ondertekend, waardoor 15 overheden gezamenlijk actuele verkeersdata gaan laten inwinnen door marktpartijen. Deze data wordt onder andere gebruikt voor goede actuele verkeersinformatie die via service providers (zoals ANWB en ook TomTom) bij weggebruikers terechtkomen.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): Hoe wordt de kennis die is opgedaan uit proeven gratis openbaar vervoer centraal

beschikbaar gesteld voor het publiek.

De experimenten met betrekking tot gratis en goedkoop openbaar vervoer, die door het Rijk mede gefinancierd worden, worden allen gemonitord en op basis van de monitorresultaten geëvalueerd. De wijze van monitoring verschilt per doelgroep. Voor de fileproof experimenten wordt gekeken in hoeverre de bereikbaarheid van een stad of woon-werkgebied gediend wordt met de verschillende experimenten en/of wordt bijgedragen in het afvlakken van de filetop. Voor de experimenten voor ouderen wordt gekeken in hoeverre het gratis OV bijdraagt aan het verkleinen van mogelijk sociaal isolement. Voor alle experimenten wordt geteld hoeveel deelnemers er zijn en worden uitgebreide enquêtes gehouden inzake ervaringen en motieven. Deze evaluaties worden in een evaluatierapport samengevoegd. Dit rapport wordt aan de Tweede Kamer gestuurd en is openbaar.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): Bent u bereid in overleg te gaan met transportsector over wijziging van regels en eisen om tekort aan personeel (zoals buschauffeurs) op te lossen (vb: door de leeftijd van 21 te verlagen naar 18 voor het binnen een schaal van 50 km rijden van touringcars)?

Bij goederenvervoer zit het probleem niet zozeer bij de regels en eisen, maar bij het imago van het beroep van chauffeur. Gelukkig heeft de sector goederenvervoer over de weg dit zelf tijdig onderkend en is met het project Extra Chauffeurs gestart. Zo is een taskforce onder leiding van voormalig minister Jorritsma aan de slag gegaan om nieuwe chauffeurs te werven. Daarnaast richt de Taskforce zich op aspecten in de sector, zoals het personeelsbeleid en de arbeidsomstandigheden, die instroom bemoeilijken. De resultaten van het project in 2007 zijn boven verwachting. Meer dan 2 000 chauffeurs hebben zich aangemeld.

Wat betreft de verlaging van leeftijd voor het besturen van touringcars, sta ik open voor overleg met de branche om te bezien welke mogelijkheden er bestaan om tekorten aan buschauffeurs te verhelpen. Ik reken daarbij ook op de creativiteit van de branche.

De hogere leeftijdsgrens van 21 jaar voor buschauffeurs is ingesteld vanwege de extra verantwoordelijkheden die een buschauffeur heeft ten aanzien van zijn passagiers. Ik sta open voor een leeftijdsverlaging mits dit geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en juridisch haalbaar is. Ik kijk daarbij ook naar de ervaringen in het buitenland en de maatregelen die de branche zelf neemt.

Uiteraard moet hierbij rekening worden gehouden met de Europese regelgeving. Op grond van Europese regelgeving kan de leeftijd voor het besturen van touringcars worden verlaagd tot 20 jaar, indien de bestuurder houder is van het getuigschrift vakbekwaamheid. De leeftijd voor het besturen van touringcars op grond van Europese regelgeving kan eventueel verder verlaagd worden tot 18 jaar als de bestuurder houder is van het getuigschrift vakbekwaamheid en geen personen vervoert.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): Bent u bereid om zeevarend Nederland tegemoet te komen door middel van overheidssubsidie voor instandhouding van opleidingsplekken?

Dit probleem, dat door de overheid wordt erkend, is overigens niet uniek voor Nederland maar speelt in vrijwel alle andere Europese maritieme landen. De afgelopen jaren heeft het V&W-beleid bij het tegengaan van deze tekorten zich met name gericht op het vergroten van de instroom in het zeevaartonderwijs. Hiertoe zijn via de Stichting Nederland Maritiem Land (NML), tezamen met het bedrijfsleven, diverse initiatieven genomen om het zeevaartberoep te promoten. Tevens hebben VenW en OC&W, in overleg met zeevaartscholen en sociale partners, de kwaliteit van het Nederlands zeevaartonderwijs verbeterd. En recentelijk hebben werkgevers en werknemers de taskforce arbeidsmarkt zeevarenden (TAZ) gestart, onder leiding van oud Minister Netelenbos. Over het specifieke voorstel van de PvdA om een overheidssubsidie voor stageplaatsen aan de reders te geven, wil ik enkele kanttekeningen maken. Allereerst hebben de reders er mij tot nu toe niet ervan kunnen overtuigen dat het betalen door de overheid van stagekosten in plaats van door de reders, leidt tot extra instroom in het zeevaartonderwijs en tot een bijdrage aan het oplossen van het geconstateerde probleem. Daarnaast is juist in de jaren negentig – mede op verzoek van de reders – de stageperiode ondergebracht in het reguliere zeevaartonderwijs en daarmee heeft de stagiaire in principe recht op studiefinanciering. Dit heeft geleid tot een kostenverlaging voor de reders die hen ook nu nog onverkort ten goede komt. In de beleidsbrief zeescheepvaartbeleid, die in het voorjaar 2008 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden, zal het kabinet de problematiek van het tekort aan Nederlandse zeevarenden en de ongewenste gevolgen hiervan voor het Nederlandse maritieme cluster integraal beschouwen. Waar mogelijk en kosteneffectief zullen nadere maatregelen worden aangekondigd. De aanpak van de TAZ en van NML zullen mede als input hiervoor dienen. Tevens wordt gekeken naar succesvolle initiatieven in andere landen.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): De Minister wordt gevraagd om tijdens de spits de bruggen voor de pleziervaart niet open te doen. Wat is uw reactie?

Momenteel besteed ik binnen het kader van het programma Filevermindering (FileProof) aandacht aan de bedieningsregimes van de bruggen in het hoofdwegenet. De ervaring leert dat een in te stellen regime gebaseerd moet zijn op de specifieke, lokale karakteristieken van het weg- én scheepvaartverkeer inclusief de recreatievaart. Per knelpunt wordt een analyse gemaakt en, na een afweging van belangen, een beslissing genomen over het bedieningsregime. De Tweede Kamer heeft eerder tijdens de behandeling van de zogenoemde Netwerkanalyses voorgesteld de bedieningsregimes van bruggen in beheer bij decentrale overheden tijdens de spitsuren aan te passen. Inmiddels ben ik in overleg met lokale beheerders van bruggen over specifieke knelpuntbruggen in het onderliggend wegennet. Zoals ik eerder heb toegezegd, verwacht ik u begin volgend jaar nader te informeren over te nemen maatregelen. Voor de goede orde merk ik tot slot op, dat veel bruggen in Nederland

al een of andere vorm van sluiting tijdens de spitsuren kent.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): Bent u bereid voorlichting te starten voor jongeren (4–8 jaar) om in het kader van verkeersveiligheid een helm te dragen of ziet u andere mogelijkheden om ouders op het belang van het dragen van een helm te wijzen?

Samen met de partners (politie, decentrale overheden, Veilig Verkeer Nederland, Regionale Organen Verkeersveiligheid) zal ik bezien of we dit in het kader van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid mee kunnen nemen.

Vraag van het lid **Roefs** (PvdA): Kan de minister een reactie geven op het puntenrijbewijs naar het Duitse model?

Nederland kent een systeem van kenteken-aansprakelijkheid, hetgeen betekent dat op kenteken wordt geflitst en bekeurd. Hier is de wet Mulder op gebaseerd. Duitsland daarentegen kent een systeem van persoonsverantwoordelijkheid waarbij de bestuurder wordt geflitst. Introductie van een dergelijk systeem in Nederland betekent een fundamenteel andere aanpak met kostbare gevolgen voor wet- en regelgeving alsmede handhaving. Voor wat betreft het puntenrijbewijs is het kabinet voorstander van een systeem waarbij vooralsnog alleen de alcoholrecidivist aangepakt wordt. In Duitsland is gekozen voor een systeem waarbij overtredingen worden bestraft met 1 of meer punten en punten geschrapt kunnen worden indien bijvoorbeeld cursussen worden gevolgd. Dit systeem is niet alleen complex maar vereist ook een uitgebreide en kostbare administratie. Om deze redenen is het kabinet geen voorstander van introductie van het Duitse systeem. Voor een meer uitgebreide uiteenzetting verwijs ik naar de memorie van toelichting behorende bij het wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): De automobilist moet voor de Westerschelde tunnel tol betalen en betaalt ook wegebelasting. De automobilist wordt dubbel gepakt. Hoe kijkt de Minister daar tegenaan?

Bij het besluit tot aanleg en financiering van de Westerscheldetunnel is rekening gehouden met de financiële gevolgen voor de Zeeuwen. De Zeeuwen betaalden altijd al voor de veren Kruiningen – Perkpolder en Vlissingen – Breskens. Bij de tariefstelling van de Westerscheldetunnel is hiermee rekening gehouden. Deze veren werden echter ook structureel gesubsidieerd vanuit de begroting van V&W. Ook deze subsidie is gecontinueerd: V&W betaalt jaarlijks ca. € 50 mln. subsidie aan de NV Westerscheldetunnel. Hierdoor kunnen de toltarieven beperkt blijven. Het idee dat de Zeeuwen zelf de tunnel financieren en dus dubbel betalen is dus niet juist. Ze betalen wel een deel, maar daar staat tegenover dat ze nu, anders dan in de periode van de veren, op elk moment, sneller en bij elk weer de Westerschelde kunnen kruisen. Nadat de tunnel is afbetaald zal de tol overigens beantwoord worden.

Ook door Anders betalen voor mobiliteit verandert deze situatie niet. Vaste belastingen worden in dit systeem

immers omgezet in variabele belastingen. Per saldo worden door dit systeem de lasten voor de burgers in totaal niet verzwaard.

Verder is het zo dat daar waar tol wordt betaald, zoals bij de Westerscheldetunnel, er geen heffing komt naar tijd en plaats.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): In het kader van innovatie is er een proef gestart van snelwegbussen in Culemborg. Staat de minister een landelijke uitrol voor ogen?

Ziet de minister kansen voor een landelijke netwerk voor bussen, daar waar de trein niet komt?

Op dit moment vervullen interlinerbussen een rol als snelwegbus op verbindingen over middelgrote afstanden waarvoor voldoende reizigers aanwezig zijn. Dit geldt bijvoorbeeld ook op trajecten waar geen spoorverbinding aanwezig is, zoals Utrecht – Breda en de Afsluitdijk. Deze snelwegbussen (interliners) beginnen en eindigen hun rit bij grotere stations, waardoor de aansluiting op het overige OV wordt aangeboden. Omdat de interliner onderdeel is van het totale OV-aanbod is die aansluiting op het overige OV van essentieel belang. Gezien het feit dat de meeste verplaatsingen zich afspelen op regionaal niveau (tot 30 kilometer) zie ik weinig meerwaarde in het invoeren van een nationaal snelwegbusnet naast het bestaande hoofdlijnnet. Om die reden ben ik van mening dat een nationaal snelbusnetwerk op die vervoersrelaties niet veel meerwaarde voor de reizigers zal hebben. Afstemming van interlokale lijnen is wel noodzakelijk. Hierin voorziet de samenwerking tussen aangrenzende regio's.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Kan de reiziger van de Beneluxtrein nog wel op u rekenen?

Bij meerdere gelegenheden heb ik mijn zorg en inzet ten aanzien van de Beneluxtrein duidelijk gemaakt. Zoals ik u in mijn brief² van 3 december 2007 heb aangegeven heeft het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat over de match van vraag en aanbod voor het internationale vervoer formeel geen status omdat het internationale vervoer op Europees niveau is geliberaliseerd. Daarbij komt dat vanwege de verschuiving van de Aanvangsdatum van de HSL-zuid en het daaraan gekoppelde doorrijden tot 1 oktober 2008 van de Beneluxtreinen, nu geen standpunt nodig is ten aanzien van het eventueel opheffen van de Beneluxdienst.

NS Internationaal heeft mij verzekerd dat zij er alles aan doet om de kwaliteit van de Beneluxtrein op peil te houden in de periode tot oktober 2008. NS Internationaal heeft samen met de NMBS extra maatregelen getroffen, zoals de doorverhuur van twee nieuwe Bombardier locomotieven voor inzet in de Beneluxdienst en extra maatregelen van de NMBS waarmee de kwaliteit van de Belgische locomotieven de afgelopen maanden is toegenomen.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Hoe zorgt u voor meer capaciteit op het spoor, door aanleg van nieuw spoor, verdubbeling van bestaand spoor of efficiëntere beveiliging? Bijvoorbeeld Utrecht–Arnhem.

Wat betreft Utrecht–Arnhem heb ik op basis van de resultaten van de LMCA-spoor gekozen voor een kandidaatplanstudie. Op basis hiervan kan bepaald worden waar precies welke maatregelen nodig zijn op dit traject. Uw vraag wanneer er een efficiënte beveiliging komt, heb ik reeds met u besproken in het Algemeen Overleg over het ERTMS implementatieplan van oktober 2007. Zoals u weet ben ik met de sector de invoering van het ERTMS-beveiligingssysteem aan het uitwerken. Daarbij is afgesproken in de motie Roemer dat ik u voor de zomer 2008 op de hoogte zal stellen van de stand van zaken t.a.v. het implementatieplan.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Ziet de minister de voordelen van het verplichten van een uniek frame-nummer in fietsen in het kader van het tegengaan van fietsendiefstal?

Momenteel staat dit onderwerp op de agenda van de interdepartementale Stuurgroep Aanpak Fietsdiefstal. Sinds enige tijd wordt er, zonder wettelijke verplichting, door bij de RAI aangesloten fietsfabrikanten reeds een uniek framenummer aangebracht. De voordelen van het verplichten van een uniek framenummer zijn evident. Daarbij moet echter ook nauwkeurig bezien worden wat de technische mogelijkheden zijn en is nader onderzoek nodig naar de handavingsaspecten en de relatie met Europese regelgeving (mogelijke handelsbelemmerende werking). Ik zal u te zijner tijd over de resultaten van de werkzaamheden van de genoemde stuurgroep nader op de hoogte stellen.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen tewerkstellingsvergunningen in de Binnenvaart, zoals ook in de zeevaart (bijv. Filipijnen)?

Voor de zeevaart geldt dat als je officieren en kapiteins uit niet-EU-landen wilt toelaten als zeevarenden op Nederlandse schepen er volgens een internationaal verdrag sprake moet zijn van een bilaterale overeenkomst op staatsniveau. Voor de toelating van gezellen, officieren en kapiteins gelden er in Nederland 3 verschillende regelingen. De regelingen komen erop neer dat een reder aan een commissie bestaande uit werkgevers en werknemers een verzoek voorlegt tot goedkeuring van het in dienst nemen van een buitenlander. De reder moet dan wel aantonen dat hij alles heeft gedaan om een Nederlander aan te nemen. Op basis van een positief advies van de commissie geeft de Inspectie Verkeer & Waterstaat vervolgens een erkenning vaarbevoegdheid af (IMO-certificaat). Ik zal in overleg met mijn collega van SZW bekijken of een dergelijke constructie ook mogelijkheden biedt voor de binnenvaart.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Het aanlegbudget vaarwegen blijft relatief sterk achter bij het budget voor wegen en spoor. In 1994 bedroeg het aanlegbudget voor vaarwegen 12% van de begroting; thans is dit 4%. Een grote onbalans. Hoe kan dit, terwijl in de «Binnenvaartbrief» ruiterlijk wordt erkend dat vervoer over water de bereikbaarheid royaal kan verbeteren? Wat kan er worden gedaan om tot een evenwichtiger verdeelsleutel te komen?

Het budget «investeringen in vaarwegen» bedroeg in 1994 ca. 5% van het totale Infrastructuurfonds (€ 132 mln ten opzichte van € 2 593 mln). In 2008 bedraagt het aandeel ca. € 125 mln ten opzichte van € 7 193 mln hetgeen ongeveer 2% betekent. Het verschil in beide jaren wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat er gelden aan de andere sectoren zijn toegevoegd en niet omdat het budget voor aanleg vaarwegen is afgenomen. Zoals in de begroting 2008 kan worden afgelezen, zal het budget voor aanleg vaarwegen de komende jaren fors stijgen, te weten van € 125 mln in 2008 naar € 255 mln in 2012. Met de verdubbeling van dit budget wordt invulling gegeven aan de verbetering van de bereikbaarheid over water.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Belangrijke projecten, zoals de keersluis Zwartsluis, overnachtingshaven Lobith, Twenthekanalen en de nieuwe Beatrixsluis, schieten in de vertraging. Terwijl het hier gaat om projecten die versneld zouden worden op aandringen van de Kamer (motie-Van der Staaij, 2004). Graag wil ik van de staatssecretaris vernemen op welke wijze genoemde projecten alsnog versneld kunnen worden. Kan de Kamer vóór de MIRT-behandeling een beknopt plan van aanpak ter zake krijgen?

In eerdere antwoorden op de door u ingediende motie in 2004 heeft mijn voorganger al aangegeven dat versnelling van genoemde projecten slechts zeer beperkt mogelijk is. De afgelopen jaren is gebleken dat met name door natuurwetgeving en zorgvuldige afweging van oplossingsrichtingen, versnelling vrijwel niet mogelijk is en dat we grote inspanningen moeten verrichten om geen vertraging op te lopen. Ik zal kort per project aangeven wat de stand van zaken is:

– Keersluis Zwartsluis: zoals ik eerder dit jaar in antwoord op kamervragen (dd. 23 mei 2007, nr. 1799) al heb aangegeven, zal de projectnota naar verwachting eind 2007 worden afgerond. De afronding richt zich vooral op het optimaliseren van de oplossingsvarianten. Begin 2008 zullen er dan bestuurlijke gesprekken met de regio volgen, om zeker te weten dat ook de decentrale overheden in voldoende mate achter de gekozen oplossing staan en hun verantwoordelijkheid nemen bij het oplossen van eventuele andere logistieke problemen op deze corridor, zoals op het gebied van de blijvende beschikbaarheid en bereikbaarheid van bedrijven-terreinen. Medio 2008 zal ik dan een projectbesluit nemen. Er is daarmee wel enige vertraging opgetreden in de oorspronkelijke planning om dit projectbesluit al in 2007 te nemen, maar alles is er op gericht om dit te compenseren in de uitvoeringsfase. Versnelling is procedureel verder niet mogelijk.

– Overnachtingshaven Lobith: hoewel mijn voorganger al jaren geleden besloten heeft om deze overnachtingshaven aan te leggen was de beoogde snelle uitvoering door bezuinigingen in 2003 niet mogelijk. Door aangescherpte wetgeving de laatste jaren op het gebied van luchtkwaliteit en de natuurbeschermingswet, was actualisatie van de projectnota/MER noodzakelijk. Dit is nodig om sterk te staan bij de Raad van State in het geval van te verwachten bezwaren van omwonenden en belangenorganisaties. Deze actualisatie blijkt zeer complex en duurt langer dan eerder voorzien. Huidige planning is dat de geactualiseerde MER voor de zomer 2008 tegelijk met de benodigde bestemmingsplan-

wijziging ter inzage kan worden gelegd. Gestreefd wordt nog steeds naar operationele oplevering in 2012. Versnelling is procedureel niet mogelijk.

– Twenthekanalen: in 2004 is door kabinetsbrede herprioritering in het MIT deze planstudie vertraagd naar uitvoering vanaf 2011. Deze planstudie voor verdieping en verbreding van de Twenthekanalen wordt nu in combinatie bekeken met de capaciteitsuitbreiding van sluis Eefde. Deze planstudie is onlangs gestart en de uitvoering is onverkort voorzien vanaf 2011. Indien de uitvoering van deze planstudie voorspoedig verloopt zal ter zijner tijd worden bezien of enige versnelling in de verdere procedures en uitvoering mogelijk is.

– 3e kolk Beatrixsluis: Het taakstellend budget voor het oplossen van het knelpunt Beatrixsluis in het Lekkanaal is niet voldoende voor de bestudeerde oplossing. Om tot de keuze voor een alternatief te kunnen komen, worden versoeringen van de voorgestane oplossing onderzocht. Ik streef ernaar om de Kamer begin 2008 te informeren over mijn standpunt en een eventuele daarmee samenhangende herprioritering binnen het MIRT. Ik kan u dan ook informeren over de effecten op de verdere planning. Versnelling is niet mogelijk, omdat juridische procedures moeten worden doorlopen.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Is het bestaande spoor alweer voldoende hersteld en onderhouden om de groeiambities waar te kunnen maken? Licht het herstelplan spoor op schema?

Er is zeker veel aandacht voor onderhoud en herstel. In de begroting is hiervoor in de Nota Mobiliteit periode tot 2020 een bedrag van 13,4 miljard euro gereserveerd. Het Herstelplan Spoor is in uitvoering. Ik streef er nog steeds naar om alle capaciteitsmaatregelen uit het Herstelplan uiterlijk 2012 gerealiseerd te hebben. Wel is het zo dat dat voor twee projecten (Amersfoort Westzijde en 's-Hertogenbosch) mogelijk niet geheel haalbaar is. ProRail zoekt momenteel manieren om de termijn 2012 voor deze twee projecten toch te kunnen halen.

¹ Kenmerk brief: VenW/DGP-2007/9369.

² Kenmerk brief V&W/DGP-2007/8597.

Noot 2 (zie blz. 2583)

Interpellatievragen van het lid **Duyvendak** (GroenLinks) aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de klimaattop te Bali (ingezonden 6 december 2007).

1

Waarom vindt u de klimaattop al geslaagd «als we in staat zijn afspraken te maken dat we [op een volgende top] met elkaar afspraken maken»?¹ Is dit niet veel te mager, aangezien het klimaatprobleem een tikkende tijdbom is en we volgens experts binnen tien jaar een omslag moeten maken om de temperatuurstijging ten opzichte van het pré-industrieel niveau tot 2 graden Celsius te kunnen beperken?

2

Is het een bewuste keuze om de verwachtingen te temperen met uitspraken in de media als «daar komen we vast niet uit», «dat is een brug te ver», «verwacht

geen doorbraak op Bali»?²

3

Deelt u de visie dat de Europese Unie – ondanks dat de Verenigde Staten (nog) geen rol van betekenis willen spelen – in Bali «de wijste» moet zijn en als eerste een stap moet zetten met *concrete* doelen en maatregelen, om zodoende vertrouwen te wekken bij opkomende economieën en ontwikkelingslanden? Zo neen, waarom niet?

4

Bent u bereid zich ervoor in te zetten dat de EU het aanbod zal doen de eigen broeikasgasuitstoot ten opzichte van 1990 in 2020 met 30% te reduceren en in 2050 met 80%? Zo neen, waarom niet?

5

Wilt u zich er hard voor maken dat de EU-inzet zal zijn dat in het Bali-document wordt vastgelegd dat Annex I-landen in 2020 tenminste 25 à 40% reductie moeten halen ten opzichte van 1990? Zo neen, waarom niet?

6

Wilt u zich ervoor inspannen dat de EU-inzet zal zijn dat landen naar rato van de eigen bijdrage aan het klimaatprobleem meebetalen aan de adaptatiekosten van jaarlijks minimaal 50 miljard dollar voor arme landen?

7

Deelt u de visie dat dit betekent dat rijke landen, waaronder Nederland, ten minste 0,2% van hun Bruto Nationaal Product in een adaptatiefonds moeten storten? Zo neen, waarom niet?

8

Bent u bereid ervoor te pleiten dat het «Conference of the Parties/Meeting of the Parties» (COP/MOP) het bestuur van het adaptatiefonds aanwijst? Zo neen, waarom niet?

9

Waarom is de minister van Financiën niet aanwezig bij de speciale bijeenkomst van de Europese ministers van Financiën op 10 en 11 december a.s., waar, met het oog op de conferentie in Bali, wordt gesproken over mondiale investeringen in een koolstofarme economie, het creëren van nieuwe fondsen hiervoor en/of het verschuiven van bestaande fondsen?

¹ «Systeem mondiale emissiehandel beter dan nieuwe koolstofheffing», Het Financieele Dagblad, 4 december 2007.

² FD, ANP.

