

**BIJVOEGSEL****Schriftelijke antwoorden van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat, op vragen gesteld in de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Wannzeer ontvangt de Kamer de kennis- en innovatieagenda luchtvaart?

Als antwoord op deze vraag stuur ik u bij deze de Kennis- en Innovatie Agenda Luchtvaart toe. (Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Kan de staatssecretaris ten aanzien van de Westerschelde en Saeftinge toezeggen dat er geen definitief aanwijzingsbesluit Natura 2000 wordt genomen voordat hierover met de Kamer is gesproken?

Het nemen van aanwijzingsbesluiten voor Natura 2000 is de bevoegdheid van de minister van LNV. Namens de minister van LNV kan ik u melden dat er geen definitief aanwijzingsbesluit over dit gebied wordt genomen voor het debat met de Kamer over natuurherstel in de Westerschelde is afgerond.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat vervoerders met de ouderenbonden en de NS om tafel gaan om te bespreken hoe er meer aandacht kan worden gegeven aan senioren in het ov op het gebied van de OV-chipkaart?

De ouderenbonden voeren structureel overleg met de vervoerders in het Landelijk Consumenten Overleg en het LOCOV. Daar is de NS bij. Op grond van dit overleg besteden vervoerders op diverse manieren aandacht aan senioren en de OV-chipkaart. De ouderenbonden kunnen aanvullende wensen, ook over de kwaliteit van foldermateriaal, in deze overleggen met de vervoerders bespreken.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Kan de staatssecretaris een reactie geven op het dispuut tussen regionale vervoerders en de NS over de verdeling van de treinopbrengsten?

De kaartopbrengsten worden nu nog verdeeld op basis van het zogenaamde «meten in de trein». Indien regionale vervoerders ontevreden zijn over de uitkomsten, kunnen zij dat met de NS bespreken.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Is de staatssecretaris bereid om samen met decentrale overheden het idee uit te werken om de 2000 dieselbussen die straks nog onder

Euro EEV zitten, de komende jaren te voorzien van de nieuwste schone dieselmotoren? Is zij voorts bereid om de kosten hiervan te verdelen over Rijk, decentrale overheden en vervoerders? Kan zij hierbij de suggestie voor de dekking vanuit het Rijk betrekken om aansluiting te zoeken bij het NSL (nog € 75 miljoen beschikbaar vanaf 2010).

De € 75 miljoen waar de heer Mastwijk naar verwijst, is budget dat door het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het kader van de 4de tranche subsidiegelden-NSL aan de grote steden beschikbaar wordt gesteld. Dit geld is bestemd om resterende lokale knelpunten inzake luchtkwaliteit op te lossen. Het is aan de steden om na de mid-term review in 2011 voorstellen voor maatregelen in te dienen. De minister van VROM zal daarna de verdeling vaststellen.

Het is de volledige bevoegdheid van de decentrale overheden welke keuzen er op het gebied van regionaal ov worden gemaakt. De stadsregio's en provincies stellen in de concessies voor openbaar vervoer eisen aan de milieuaspecten van het materieel. Bij de meeste nieuwe concessies wordt al het materieel vernieuwd. Per 1 oktober 2009 moet elke nieuwe aan te schaffen bus aan de verplichte Euro-vijf norm voldoen; de EEV-norm is niet verplicht en het verschil met de Euro-vijf is gering.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Wanneer kan de Kamer het Aldersadvies over de regionale luchthavens (met name Eindhoven) tegemoet zien?

Ik heb u recentelijk met mijn brief van 17 november 2009 (VenW/DGLM 2009/4638), geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de Alderstrajecten rond Lelystad en Eindhoven. Gegeven de voortgang van de gesprekken voorzie ik op dit moment een afronding van het advies Eindhoven voor het einde van dit jaar.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Wanneer kan de Kamer de nota Maritieme en Aeronautische Noodhulp verwachten?

Zoals staatssecretaris De Vries van Defensie op 2 juli 2009 in een brief aan de Tweede Kamer heeft laten weten, wordt er nog gewerkt aan invulling van de zorgnorm voor helikopterinzet voor Search and Rescue (SAR). De vaststelling van de zorgnorm en de bijbehorende financiering vergt nog enig overleg met het ministerie van Defensie. Ik zal echter, zoals de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat mij heeft verzocht, voor 15 december 2009 de genoemde Nota aan de Kamer doen toekomen. Als het overleg met Defensie voor deze datum is afgerond zal de Nota ook de zorgnorm voor SAR bevatten.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Zijn er afspraken gemaakt met provincies en gemeenten over pilots met PPS bij infrastructurele projecten?

Wij nodigen decentrale overheden nadrukkelijk uit te participeren in PPS-projecten. Daarbij kan het zowel gaan om projecten onder rijks- als onder decentrale verantwoordelijkheid. Daarbij wil het Rijk ook vormen van voorfinanciering stimuleren.

Zoals beschreven in mijn brief aan uw Kamer over DBFM bij Decentrale overheden (FIN/2009/1012 U) kunnen decentrale overheden bij Rijkswaterstaat en Financiën terecht voor gratis (bedrijfseconomisch) advies bij DBFM-projecten. Ook kunnen de decentrale overheden een tegemoetkoming van 50% krijgen voor de kosten die zij maken om de meerwaarde van DBFM te onderzoeken, de zogenaamde PPC-toets. Het Rijk kan decentrale overheden op vele terreinen faciliteren, evenwel zal de voordracht van het pilot project door de decentrale overheden zelf moeten gebeuren. DBFM is immers het beste geborgd als de verantwoordelijkheid voor DBFM ligt bij de partijen die de investeringsbeslissingen nemen. Daarnaast werkt Rijkswaterstaat in het opdrachtgeversforum en via de website «PPS bij het Rijk» samen met grote publieke opdrachtgevers als de Rijksgebouwendienst en ProRail, aan het breder beschikbaar stellen van kennis en ervaring met nieuwe contractvormen, zoals PPS, voor andere overheden. Om zo ook hen te stimuleren gebruik te maken van deze financieringsvormen.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Welke stappen gaat dit kabinet ondernemen om niet alleen snelle procedures en projecten te hebben, maar ook om voldoende financiën te creëren op de lange termijn met behulp van o.a. PPS-constructies?

In lijn met het kabinetsstandpunt ten aanzien van de adviezen van de Commissie Ruding is er onder leiding van Financiën een werkgroep geformeerd, met deelname van VenW en institutionele beleggers, om de mogelijkheden van participatie van pensioenfondsen aan infrastructuurprojecten verder te onderzoeken. De uitwerking hiervan blijkt echter niet eenvoudig omdat de belangen van de pensioengerechtigden en de belastingbetaler niet altijd synchroon lopen. Naar verwachting zal de Minister van Financiën de Kamer nog dit jaar informeren over de voortgang. Tegelijk ga ik door met mijn PPS ambities. Het daadwerkelijk aanbesteden van projecten biedt investeerders concrete kansen hun belangstelling te tonen. Dit jaar zijn ondanks de kredietcrisis grote projecten als A15 Maasvlakte-Vaanplein en A12 Utrecht-Veenendaal als DBFM in aanbesteding gegaan en voor volgend jaar staat in Noord-Nederland de N33 Assen-Zuidbroek, en daarna de A6-A9 er aan te komen. Zo begint de dealflow echt op gang te komen.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Kan de minister de Kamer informeren over de rijksprojecten die op stapel staan waarbij de bonus bij versnelling wel en niet toegepast wordt?

Bij alle aan te besteden projecten gaat Rijkswaterstaat al een aantal jaar uit van de Economisch Meest Voordelige Inschrijving, waarbij onder meer de volgende criteria worden meegewogen:

- het openhouden van een minimaal aantal rijstroken tijdens de werkzaamheden;
- prikkels voor het beperken van de verkeershinder, dan wel versnelde oplevering.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Kan de staatssecretaris toelichten op welk niveau op dit moment de bijstand voor search and rescue operaties en hulp ter

voorkoming van grootschalige evacuaties geregeld is?

Het niveau van bijstand is opgenomen in het Activiteitenplan en Begroting (APB) van de Kustwacht Nederland en bestaat uit de hieronder beschreven capaciteit. De vliegende basiscapaciteit voor Search and Rescue (SAR) bestaat momenteel uit een helikopter van het type Lynx van Defensie. Veelal wordt ook gebruik gemaakt van de SAR-helikopter van NOGEPa, de verenigde olie- en gasindustrie. De varende basiscapaciteit bestaat uit reddingsschepen van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij. De eenheden die behoren tot de basiscapaciteit zijn op jaarbasis nagenoeg 100% van de tijd inzetbaar. De SAR dienst wordt met de hoogst denkbare prioriteit uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht. Indien nodig kan internationale assistentie opgeroepen worden. Ook de omringende scheepvaart is verplicht bij een oproep hulp te bieden.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Is de staatssecretaris bereid om RWS en de waterschappen te vragen om in overleg met lokale overheden te bekijken hoe zandsuppletieprojecten in 2010 kunnen worden gecombineerd met de versterking van de recreatieve functie van stranden, bijvoorbeeld Westduin Walcheren?

Binnen het zandsuppletiebudget ligt de prioriteit bij de veiligheid en het herstel van de basiskustlijn. Standaard worden – met de omgevingspartijen – de mogelijkheden verkend van een eventuele combinatie van deze zandsuppleties ten behoeve van de veiligheid en van versterking van andere functies, zoals recreatie. Indien dit mogelijk is en er medefinanciering door lokale partijen mogelijk is, werkt Rijkswaterstaat mee aan dergelijke gecombineerde suppleties.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Worden provincies ondersteund om projecten via PPS op de markt te zetten, en wordt daarin ook bezien in hoeverre provincies zelf kunnen zorgen voor financieren conform de motie-Koopmans/Cramer 31 700 A, nr. 100?

Het Rijk heeft aangeboden om te helpen bij de ondersteuning van het opzetten van PPS projecten bij de provincies. Oproepen zijn gedaan op het nationale wegencongres, in de Cobouw en via artikelen in vakbladen en op de site van PPS bij het Rijk.

In de begeleidende beleidsbrief behorende bij de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse zal ik ingaan op de mogelijkheden van voorfinanciering. De planning is om deze beleidsbrief in het voorjaar van 2010 aan de Tweede Kamer te zenden.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): De onderhandse gunning van de concessie aan de NS is om twee redenen ongewenst. In de eerste plaats vanwege het risico op conflicten met de PSO-verordening. In de tweede plaats omdat een goede mogelijkheid om de NS te prikkelen onbenut blijft. Kan de minister hierop reageren?

Tijdens de behandeling van het Kabinetsstandpunt Evaluatie Spoorwetgeving heeft de meerderheid van de Kamer mij gevraagd de nieuwe concessie aan NS te

verlenen. Ik heb toegezegd om, conform de procedure uit de Wet personenvervoer 2000 – na afstemming met consumentenorganisaties – het beleidsvoornemen aan uw Kamer te zenden.

Onderhandse gunning van een vervoerconcessie voor spoor is niet strijdig met de PSO-verordening (Public Service Obligations). Artikel 5 lid 6 van de PSO-verordening stelt namelijk letterlijk «*Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen.*» Artikel 64 lid 1 van de Wp2000 stelt dat ik als minister bevoegd ben een concessie voor openbaar vervoer per trein (voor het hoofdtrainnet) te verlenen zonder daartoe een openbare aanbestedingsprocedure te houden. Voor wat betreft het wegvallen van een mogelijke prikkel voor NS merk ik op dat er in de huidige concessie allerlei prikkels zijn ingebouwd ten aanzien van het presteren van NS en ik deze afspraken in een gewijzigde concessie aanscherp, zoals ik de Tweede Kamer ook heb toegezegd.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Op N-wegen wordt nog 80 km/u gereden. Hier zou volgens de minister 100 km/u de norm moeten zijn. Bij de N18 is toch weer gekozen voor een snelheidslimiet van 80 km/u en niet van 100 km/u. Kan de minister aangeven hoe hij tot dit besluit is gekomen?

Ik heb mijn ambities voor 2028 voor een aantal specifieke Rijks N -wegen in de Mobiliteitsaanpak gedefinieerd. Ik heb aangegeven dat ik waar mogelijk streef naar een ontwerpsnelheid van 100 km/u, maar dat dit onder andere afhankelijk is van het verkeersaanbod. In het standpunt N18 is – daar waar ik kies voor nieuwe omleidingen – geanticipeerd op de ambities uit de Mobiliteitsaanpak en een 100 km/u oplossing gerealiseerd (het gedeelte Groenlo – Enschede). Op het gedeelte Varsseveld- Groenlo handhaven we vooralsnog de 80 km/u, maar maken we een opwaardering naar 100 km/u niet onmogelijk.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Is de minister bereid om de vervoerssector de ruimte te geven in de venstertijden voor laden en lossen en dit vervolgens in zijn reguliere overleg aan de gemeentes mee te geven?

Venstertijden zijn gemeentelijke regels, dus dit vergt gemeentelijke medewerking. Op 10 december 2009 staat Stedelijke Distributie in het Nationaal Mobiliteitsberaad op de agenda en dan kan ik het idee van een tijdelijke opschorting van venstertijden bespreken met de decentrale overheden. Ik zal de daar aanwezige Ambassadeur Stedelijke Distributie ook bij betrekken.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Wil de minister bij Rijks N-wegen voortaan expliciet aangeven hoe deze variant voor 100km/u zou scoren?

Ik heb mijn ambities voor 2028 voor vijf Rijks N-wegen in de Mobiliteitsaanpak gedefinieerd (N3, N18, N35, N44 en de N65). Deze ambitie houdt in dat ik de inrichting van deze wegen van zodanige kwaliteit wil maken dat ze optimaal kunnen functioneren in een robuust netwerk in 2028. Ik

heb aangegeven dat ik waar mogelijk streef naar een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, maar dat dit onder andere afhankelijk is van het verkeersaanbod en de ligging van de weg.

Afhankelijk van het functioneren van de Rijks N-weg in het netwerk maak ik projectspecifiek deze afwegingen. Zo heb ik voor de N18 wel alternatieven met 100 km/u voor het hele traject onderzocht, maar op basis van de trajectnota MER heb ik op dit moment alleen voor het deel Groenlo-Enschede gekozen voor 100 km/uur. In de nu af te ronden verkenning N35 Zwolle-Wijthmen heb ik eveneens de 100km/u optie meegenomen.

Vraag van het lid **De Rouwe** (CDA): Is de minister bereid om een breed onderzoek te starten naar innovatieve projecten (zoals de shared space gedachte) waar meerdere prijzen mee gewonnen zijn en waar veel internationale belangstelling voor is maar die niet voorkomen in de plannen van het Rijk?

In het Strategisch Plan verkeersveiligheid uit 2008 heb ik innovatieve oplossingen benoemd als middel bij het waarmaken van mijn ambities voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik zal hier samen met de verschillende onderzoeksinstanties en decentrale overheden onderzoek naar verrichten. Het concept shared space zal hierbij worden betrokken.

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): De haltepalen van Veolia in Limburg schijnen niet aan de normen te voldoen. Kan de staatssecretaris hier iets aan doen om te voorkomen dat ze verwijderd zouden moeten worden?

Een bushaltebord is een officieel verkeersbord volgens een Europees overeengekomen model. Indien daar van wordt afgeweken verliest de plek de juridische status van halte alsnog ook te voorzien van het bord L3. Ik heb dit al eerder aangegeven in de antwoorden op Kamervragen van mevrouw Roefs van 14 mei 2009 (Aanhangsel Handelingen II, 2008–2009, nr. 2655).

Vraag van het lid **Mastwijk** (CDA): Is de minister bereid om in overleg te treden met de branche en verzekeraars om de kwetsbaarheid van motorrijders te verbeteren zodat deze risicogroep concreet kan worden geholpen?

In het strategisch plan verkeersveiligheid heb ik aangegeven dat ik extra aandacht wil geven aan motorrijders, omdat zij in de groep «kwetsbare verkeersdeelnemers» vallen. Ik heb in het strategisch plan verkeersveiligheid de Kamer toegezegd om met een actieplan verbetering verkeersveiligheid voor motorrijders te komen, waarin een integraal maatregelenpakket zal worden voorgesteld (op gedrag, voertuig en infrastructuur). Dit is inmiddels besproken met het Motorplatform, waarin de belangenorganisaties van motorrijders zijn vertegenwoordigd). De door het Motorplatform voorgestelde pilot lijkt mij een waardevol onderdeel om aan de gedragscomponent van het actieprogramma invulling te geven. Het KNMV heb ik inmiddels gevraagd om de besproken ideeën verder uit te werken.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Is het niet efficiënter om een landelijke ov-promotiesite te realiseren dan de losse

initiatieven van Groningen en drie andere provincies (ontdekhetov.nl en ervarhetov.nl)?

Op zich vind ik het een goed initiatief dat provincies via websites het ov onder de aandacht brengen. Door dit soort zaken op regionaal niveau aan te pakken kan er goed worden ingespeeld op specifieke regionale omstandigheden.

Ik ben er echter wel voorstander van dat provincies en stadsregio's van elkaar leren en ook actief de samenwerking opzoeken, ook met vervoerders. Het zou mooi zijn als we het ov als een sterk merk neer zetten en komen tot een ov dat als een samenhangend geheel functioneert. In de visie op het regionaal ov die volgend jaar uitkomt ga ik nader hierop in, waarbij ik uw suggestie zal meenemen.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Kan de minister uitleggen waarom bij OV SAAL sprake is van een planningsbuffer van 1 jaar en Cobouw meldt dat 3 jaar versnelling wordt onderzocht? Er moet volgens de ChristenUnie een lijn komen hoe gesproken wordt van vertraging, en vooral hoe wordt gestuurd op en gecommuniceerd over risico's. Is de minister het hiermee eens?

In maart 2008 heeft het kabinet besloten uitbreiding van het spoor tussen Schiphol en Lelystad te realiseren. Samen met mijn duopartner uit de Amsterdamse regio heb ik bereikt dat er in de zomer van 2009 een OTB is gepubliceerd voor de spoorverdubbeling in Amsterdam. Een belangrijke stap op weg naar realisatie. En nog in 2010 zullen de eerste werkzaamheden van start gaan. Dat is het tempo, zoals ik u heb beloofd. In deze situatie, het spoor ligt tussen de rijbanen van de A10 in en er moeten een paar grote kunstwerken worden gebouwd, is de bouwtijd langer dan eerder was ingeschat. Maar ook daar proberen we tijd terug te winnen. Een belangrijke maatregel is dat de aanbestedingsprocedure al is gestart. Zodra het Tracébesluit is getekend, kan er gunning plaatsvinden.

Deze aanpak komt er op neer dat wij de verschillende stappen in het project parallel uitvoeren, in plaats van één voor één na elkaar. Voor het project OV SAAL is gerekend met een buffer van een jaar. Het risicomanagement is erop gericht dat jaar terug te winnen en daarvoor doen ik en mijn Amsterdamse duopartner al het nodige. Op dit moment in het planvormingsproces is het echter nog te vroeg om de buffer reeds uit te planning te schrappen.

In het bedoelde Cobouw artikel werd ingegaan op de tijdswinst, die met het parallel uitvoeren van verschillende stappen in een project kan worden behaald. De genoemde drie jaar heeft betrekking op een vergelijking met het traditionele proces. Van een traditioneel proces was er bij OV SAAL echter sowieso geen sprake. De genoemde drie jaar heeft dan ook geen betrekking op de tijdswinst die nu nog mogelijk zou zijn.

Op de vraag of er een lijn moet komen hoe gesproken wordt van vertragingen en risico's het volgende. De Tweede Kamer ontvangt twee keer per jaar een voortgangsrapportage, waarin de voortgang van de Spoedaanpak en de Tracéwetplichtige projecten is opgenomen. De laatste voortgangsrapportage is als bijlage in het MIRT projectenboek 2010 opgenomen.

Daarin is inzichtelijk gemaakt wat de voortgang van de projecten in de procedure en oplevering is. Per project wordt tevens toegelicht wat de reden is van wijziging van de planning.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Is de minister bereid om een deel van de resterende 35 miljoen uit het Actieplan Spoor in te zetten voor uitbreiding van de treindienst tussen Zwolle en Leeuwarden en voor verbreding van de perrontunnel Zwolle?

De perrontunnel in Zwolle past goed in het Actieplan Groei op het Spoor. Nu er een besluit is over de locatie van het busstation is het zaak ook de overstap voor de ov-reiziger zo makkelijk mogelijk maken. Het is goed voor de trein én voor de bus en voor de reiziger in de totale ov-keten. Dat maakt het ov aantrekkelijker. Ik zeg daarom de 3 à 4 miljoen euro voor de uitvoering van de perrontunnel toe in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor.

Het uitbreiden van het treinaanbod is een belangrijk onderdeel van het Actieplan Groei op het Spoor. Voor de dienstregeling 2010, 2011 en 2012 is er al subsidie verleend aan de decentrale overheden voor de lijnen Leeuwarden-Groningen en Groningen-Zuidbroek. De treindienst Zwolle-Leeuwarden wordt beoordeeld als mogelijke maatregel voor het vernieuwde Actieplan. Belangrijke voorwaarde is wel dat alle partijen het over het voorstel eens moeten zijn, inclusief de betreffende vervoerder.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Kan de minister toezeggen dat ProRail gehoor geeft aan het uitbreiden van het mandaat van de voorzitter van de taakgroep vitaliteit spoorsector, en dat de Kamer binnen een half jaar het eindrapport krijgt?

Ik zeg u toe hierop toe te zien en zal u over een half jaar informeren over de voortgang binnen de taakgroep. Recent heb ik u geïnformeerd over het functioneren hiervan. Ik heb daarbij aangegeven dat mijn DG mobiliteit overleg heeft gehad met de spooraannemers over het functioneren van de taakgroep. Daaruit is gebleken dat de spooraannemers de taakgroep steunen, maar wel vinden dat de opdracht aan de voorzitter scherper zou moeten, zodat de voortgang beter is gewaarborgd. Dit tegen de achtergrond dat gegeven de economische situatie de spooraannemers zo snel mogelijk resultaat willen zien. Ik heb ProRail gevraagd samen met de spooraannemers hieraan, in het strategisch overleg, invulling te geven.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Kan de minister een reactie geven op het voorstel van Fryslân om kleine projecten te realiseren via de Wro in plaats van de Tracéwet om zo tijd te winnen?

Ik ben een groot voorstander dat op lokaal niveau gebeurt wat van lokaal belang is. Een voorbeeld daarvan is de bereikbaarheid van Leeuwarden, waarvoor in het kader van het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn geld beschikbaar is. Daaruit worden óók lokale maatregelen gefinancierd via het instrument van de Wro. Voor wat betreft rijkswegprojecten is het mijn overtuiging dat eendrachtige samenwerking en goede onderlinge

afspraken veel belangrijker zijn voor de voortgang. Bij Joure en Harlingen bijvoorbeeld heb ik daarover al goede afspraken gemaakt. De procedures in de Wro en de Tracéwet verschillen qua doorlooptijd overigens niet veel van elkaar.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Wat zijn de perspectieven van Nedcar sinds de reis van de minister-president naar Japan? Rollen de eerste auto's al van de band?

Ik stel u voor de vraag door te geleiden aan de minister van Economische zaken met het verzoek uw Kamer daarover schriftelijk te informeren.

Vraag van het lid **Cramer** (CU): Is de minister bereid om in samenwerking met de sector een praktijkproef voor diesel-elektronische distributievrachtauto's te ondersteunen? Heeft de minister hiervoor middelen op zijn begroting?

De subsidieregeling het kader van de stimulering van elektrisch rijden maakt ook projecten mogelijk met plug-in hybride vrachtauto's met een volledig elektrische range van tenminste 5 kilometer en een verbrandingsmotor met een vermogen van maximaal 150 Kw. Aanvragen daarvoor kunnen tot het einde van dit jaar worden ingediend. Voor deze regeling is € 10 miljoen euro beschikbaar. Dergelijke vrachtwagens worden voornamelijk voor stedelijke distributie ingezet.

Het vrachtverkeer over de weg is nu verantwoordelijk voor zo'n 20% van de CO<sub>2</sub> uitstoot van het verkeer en dit relatieve aandeel zal richting 2040 naar verwachting verder toenemen. Om ook de CO<sub>2</sub> uitstoot van vrachtwagens verder terug te dringen onderzoek ik of komend voorjaar het Programma Truck van de Toekomst kan lanceren. Op dit moment wordt gesproken met stakeholders in het veld om een beeld te krijgen van wenselijke maatregelen. Mede op basis van deze gesprekken zal een Plan van Aanpak worden geschreven. Een praktijkproef voor diesel-elektronische (hybride) vrachtauto's is in die gesprekken een van de maatregelen die aan de orde is geweest. In de komende maanden zal duidelijk worden of een praktijkproef voor diesel-elektronische vrachtauto's zinvol is. Op dit moment biedt de begroting 2010 geen ruimte om dit programma uit te voeren. In het kader van het onderzoek naar het versneld overbrengen naar de markt van het programma «Het nieuwe rijden» onderzoek ik de financiële mogelijkheden voor het programma.

Vraag van het lid **Van der Ham** (D66): Kan de minister een nadere onderbouwing geven van de claim dat met de kilometerheffing een daling van 15% van het wegverkeer wordt behaald?

Als onderbouwing voor de daling is een drietal bronnen van toepassing, waaronder het CPB en het Ruimtelijk Planbureau.

Ten eerste het wetsvoorstel, dat is gebaseerd op:

Effecten Anders Betalen voor Mobiliteit. Een meta-analyse van effecten afgezet tegen de kilometerprijs, Verkeer en Waterstaat, 4 juni, 2008.

Joint Fact Finding. Verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, 4Cast, december 2006. Bijlage bij Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 1.

In de modelberekeningen neemt de totale automobilititeit met het basistarief van de kilometerprijs de totale automobilititeit met ruim 15% af ten opzichte van de situatie zonder invoering van de kilometerprijs. Het spitstarief zorgt in deze modeluitkomsten voor een extra afname van het aantal gereden kilometers met ongeveer 1%. De afname van mobiliteit is, met een afname van 29%, het grootst voor het verkeer met een sociaal-recreatief karakter. Het woon-werkverkeer neemt af met ongeveer 17% en het zakelijk verkeer neemt licht toe door de invoering van de kilometerprijs. Vrachtverkeer laat relatief gezien geen toe- of afname zien.

Daarnaast bevestigen twee bronnen van andere aard de gevonden waarden:

Beprijzen van het wegverkeer – De effecten op doorstroming, bereikbaarheid en economie, Ruimtelijk Planbureau, 10 september 2007, blz. 13, 14.

«De vlakke kilometerheffing [in deze studie 3,4 ct/km] zorgt voor minder autoverkeer, maar vooral in de dalperiode: 11 procent minder. In de spits is de afname op drukke wegen 4 procent, op de andere wegen 7 à 8 procent.»

En

Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau, mei 2008. Bijlage bij kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 30.

«Afname van de hoeveelheid verkeer met 14% (bij een basistarief van 5,6 ct/km)»

Vraag van het lid **Van der Ham** (D66): Kan de staatssecretaris uitleggen waarom gehandicapten door vervoerders verschillend worden behandeld in het openbaar vervoer?

Op dit moment is de Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken nog niet van toepassing op het ov. Met een AMvB die de staatssecretaris van VWS bij uw Kamer heeft ingediend, wordt geregeld dat deze wet wel van toepassing wordt op het ov. Hierdoor ontstaat er meer gelijkheid in de behandeling van gehandicapten door vervoerders. Omdat het ov gericht is op een zeer breed samengestelde groep reizigers, zullen vervoerders altijd een bepaalde ruimte behouden in de wijze waarop zij met gehandicapten omgaan.

Vraag van het lid **Van der Ham** (D66): Kunnen de minister en de staatssecretaris een reactie geven op het voorstel om € 280 miljoen extra te investeren in openbaar vervoer, conform het voorstel uit de tegenbegroting van D66?

In de tegenbegroting van D66 wordt voorgesteld om de jaarlijkse reële groei van het Infrafonds aan te wenden voor het openbaar vervoer. In de programmering van het Infrafonds is de reële groei echter reeds volledig betrokken. Van «het afromen van de reële groei» – zoals genoemd in de tegenbegroting van D66 – kan dus geen sprake zijn, aangezien dit betekent dat gemaakte

projectafspraken niet nagekomen kunnen worden.

Vraag van het lid **Van der Ham** (D66): Welke lessen voor de lange termijn heeft u getrokken uit de casus Hollandse Brug in het kader van versnelling van overheidsbetalingen?

De les uit de nadeelcompensatie voor de Hollandse Brug zat niet in de tijdigheid van de overheidsbetaling maar in het feit dat het belangrijk is om de belanghebbenden nadrukkelijk te informeren dat voor een zorgvuldige afhandeling van de schadeclaim een aanzienlijke tijd nodig is. Ik heb u dat ook gemeld in mijn brief van 12 november 2009 (Aanhangsel 2009–2010, nr. 650). Dit omdat een onvoldoende zorgvuldige beoordeling kan leiden tot lange juridische procedures met het daarmee gepaard gaande tijdsbeslag. Overigens behoort Verkeer en Waterstaat tot de top drie van op tijd betalende ministeries.

Vraag van het lid **Vendrik** (GL): Kan de minister reageren op het bericht dat de bpm lager wordt, maar dat de slurptaks niet geheven wordt over auto's van voor februari 2008?

Deze vraag gaat over een belasting die onder verantwoordelijkheid valt van de staatssecretaris van Financiën. Ik zal deze vraag aan hem doorgeleiden.

Vraag van het lid **Vendrik** (GL): Wil de minister reageren op de dreigende krimp van 2,3% in het stad- en streekvervoer door de voorgenomen prijsstijging van 4,3%?

Er dreigt geen krimp van 2,3% in het stad- en streekvervoer door de prijsstijging van 4,3%. Deze krimp zou dreigen als de modelmatig berekende prijsstijging van 6,6% zou zijn doorgevoerd. Zoals u weet, heb ik de prijsstijging beperkt tot het niveau van de kostenontwikkeling van 4,3%. De veronderstelde krimp van 2,3% doet zich daardoor dus niet voor. Hierover hebben wij met elkaar gedebatteerd op 29 september 2009.

In dat debat heb ik ook aangegeven dat in het regionaal openbaar vervoer ruim wordt geïnvesteerd en niet op termijn, maar nu. 50 spoedprojecten ter waarde van ruim € 1 miljard worden nu uitgevoerd, waardoor reizigers sneller, vaker en zonder omwegen op hun bestemming kunnen komen. Voorbeelden zijn de tramkeerlus bij Madurodam, de tram Maastricht-Hasselt en de HOV-bus Schiphol Oost. Ook de visie regionaal ov die in de zomer van 2010 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, bevat voorstellen om het regionaal ov te verbeteren.

Vraag van het lid **Vendrik** (GL): Steunt het kabinet de actie fiets voor een nummerplaat?

Tijdens het AO Fiets van 19 november 2009 is toegezegd dat ik de Tweede Kamer schriftelijk zal berichten over de implicaties en haalbaarheid van dit plan. De Kamer kan deze reactie begin 2010 verwachten.

Vraag van het lid **Vendrik** (GL): Kan de staatssecretaris ingaan op het tramproject in Nijmegen?

In het bestuurlijk overleg MIRT november dit jaar heeft

de Stadsregio aangegeven dat zij eerst een Koersnota opstellen voor de ontwikkeling van het middengebied Arnhem-Nijmegen. Deze Koersnota moet duidelijkheid verschaffen over de ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de mobiliteitsvraag die daaruit voortvloeit. Pas daarna is de vraag aan de orde welke oplossingen noodzakelijk zijn.

Vraag van het lid **Vendrik** (GL): Wat gaat de minister extra doen om de klimaatdoelen voor 2020 te halen en welke rol speelt de kilometerheffing hierin om de doelen van Schoon en Zuinig te halen?

Er zullen binnenkort doorrekeningen plaatsvinden voor het programma Schoon en Zuinig in het kader van de evaluatie. De kilometerprijs is een onderdeel van dit programma. Als bij de evaluatie van Schoon en Zuinig (in het voorjaar van 2010) blijkt dat de doelen niet worden gehaald, zal ik in overleg met de minister van VROM passende maatregelen nemen.

Vraag van het lid **De Mos** (PVV): Wil de minister bezien of maatregelen als flexibilisering snelheid, afschaffen flitspalen en vermindering verkeersborden leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid?

In het NMB van 26 maart 2009 heb ik de decentrale overheden gevraagd de noodzaak van de verkeersborden langs de wegen te bezien, met het verzoek de resultaten van de analyse in het NMB terug te melden. Op basis daarvan zal ik de Tweede Kamer informeren over de resultaten. Daarnaast heeft de ANWB op mijn verzoek een meldpunt opgericht waar gebruikers opmerkelijke situaties met verkeersborden kunnen melden, zodat de betreffende wegbeheerders deze aan kunnen pakken. Met betrekking tot dynamische maximum snelheden loopt nu een aantal experimenten. Zoals ik heb toegezegd zal ik de Tweede Kamer medio 2010 informeren over de evaluatie van deze experimenten. Met betrekking tot de flitspalen verwijs ik naar mijn antwoorden op Kamervragen van het lid Aptroot van 3 juni 2009.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Ziet de minister het op zijn weg liggen om binnen het kabinet de ambitie neer te leggen, dat vanaf 2011 minimaal 25% van alle medewerkers in overheidsdienst structureel mobiel, thuis of op afstand moet kunnen werken?

Het stellen van ambities voor het hele overheidspersoneel is voor wat betreft de rijksoverheid een verantwoordelijkheid van mijn collega van Binnenlandse Zaken. In de huidige cao-rijksoverheidspersoneel is echter reeds de mogelijkheid opgenomen tot telewerken. Hier wordt onder meer binnen Verkeer en Waterstaat ook in ruime mate gebruik van gemaakt. Voorts staan, als onderdeel van de vernieuwing Rijksdienst, in programma's als «de Digitale Werkomgeving Rijk» en «de Ambtenaar van de Toekomst» onder meer de randvoorwaarden op de agenda die vervuld moeten worden om plaats- en tijdonafhankelijk te werken.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Hoe ontwikkelt zich het werken van RWS in de weekenden, inclusief de zondag? Is hier sprake van een stijgende lijn? Wat is het beleid ter zake?

Het beleid van Rijkswaterstaat is er op gericht om de werken uit te voeren met zo weinig mogelijk hinder voor de weggebruiker. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen onder meer werken in de nachtelijke uren of werken tijdens het weekend. De laatste tijd is er inderdaad sprake van een toenemend aantal werken dat in het weekeinde wordt uitgevoerd. In een aantal gevallen blijkt namelijk dat het uitvoeren van het werk gecompliceerd in het weekend in totaal minder hinder oplevert voor de weggebruiker dan wanneer het werk gedurende een langere periode in de nachten wordt uitgevoerd. Overigens is Rijkswaterstaat samen met Bouwend Nederland, het CNV en de FNV een onderzoek gestart naar de gevolgen van werken in het weekeinde en de nachtelijke uren voor de werknemers in de weg en waterbouw. In dit onderzoek wordt ook gezocht naar alternatieven voor het werken in de nacht en het weekeinde.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Is de minister bereid om diesel-elektrische toepassingen voor vrachtauto's te ondersteunen, via bijvoorbeeld een grootschalige praktijkproef? Biedt de begroting ruimte om zoiets in 2010 op te zetten?

De subsidieregeling in het kader van de stimulering van elektrisch rijden maakt ook projecten mogelijk met plug-in hybride vrachtauto's met een volledig elektrische range van tenminste 5 kilometer en een verbrandingsmotor met een vermogen van maximaal 150 Kw. Aanvragen daarvoor kunnen tot de kerst van dit jaar worden ingediend. Voor deze regeling is 10 miljoen euro beschikbaar. Dergelijke vrachtwagens worden voornamelijk voor stedelijke distributie ingezet. Het vrachtverkeer over de weg is nu verantwoordelijke voor zo'n 20% van de CO<sub>2</sub> uitstoot van het verkeer en dit relatieve aandeel zal richting 2040 naar verwachting verder toenemen. Om ook de CO<sub>2</sub> uitstoot van vrachtwagens verder terug te dringen wil ik komend voorjaar het Programma Truck van de Toekomst lanceren. Op dit moment wordt gesproken met stakeholders in het veld om een beeld te krijgen van wenselijke maatregelen. Mede op basis van deze gesprekken zal een Plan van Aanpak worden geschreven. Een praktijkproef voor diesel-elektrische (hybride) vrachtauto's is in die gesprekken een van de maatregelen die aan de orde is geweest. In de komende maanden zal duidelijk worden of een praktijkproef voor diesel-elektrische vrachtauto's zinvol is. Op dit moment biedt de begroting 2010 geen ruimte om het programma uit te voeren. Ik ben bereid in 2010 de budgettaire mogelijkheden voor het Programma Truck van de Toekomst nader te onderzoeken.

Vraag van het lid **Van der Staaij** (SGP): Hoe wil de minister de integrale uitvoering van de RijnlandRoute financieel mogelijk maken? Is het Rijk bereid een extra financiële bijdrage te leveren aan de RijnlandRoute bovenop de € 422 miljoen?

Het ministerie van VenW heeft een gemaximeerde bijdrage voor de voorkeursoplossing «zoeken naar balans» toegezegd. Daarbij zijn onder meer verbeteringen aan het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet voorzien. Samen met de regionale bijdrage blijkt dit nog onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren. Daarom is besloten tot een

gefaseerde aanpak. Er komt een scan naar aanvullende financiering zowel aan rijks- als aan regiozijde. De KBA van de RijnlandRoute wordt verdiept, zodat de FES-procedure goed kan worden doorlopen. Het succesvol verlopen van deze procedure is een voorwaarde voor de toegezegde maximale rijksbijdrage. De regio gaat in overleg met andere ministeries om hieraan invulling te geven. De gedeputeerde doet een beroep op de andere ministeries om hieraan mee te werken. De resultaten van bovenstaande acties worden in het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2010 besproken.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Wat is reactie van de minister op de recente uitspraak van het EU-hof? Gaat de minister op het rapport over ArkeFly aanpassen? Is IVW toegerust alle klachten af te handelen?

Ik ben blij met de uitspraak want deze schept helderheid over de rechten van passagiers met vertraging. De uitspraak komt tegemoet aan gevoelens van ongenoegen bij passagiers die te maken hebben met langdurige vertraging, waarvan de gevolgen in de praktijk immers vaak niet anders zijn dan bij een annulering.

Ik laat op dit moment eerst de consequenties van de uitspraak op een rij zetten. Daarover zal ik u dan, naar verwachting nog dit jaar, informeren. Ik zal daarbij dan ook uw vraag over het ArkeFly-rapport betrekken.

Vooralsnog zie ik geen aanleiding om de capaciteit van de IVW uit te breiden. Zoals gezegd laat ik eerst de consequenties van de uitspraak onderzoeken. In dat traject bespreekt de IVW ook de gevolgen van de uitspraak met de luchtvaartmaatschappijen. Ik ga er van uit dat de luchtvaartmaatschappijen op een zodanige manier met deze uitspraak omgaan en hun verantwoordelijkheid nemen, dat de uitspraak geen invloed hoeft te hebben op het aantal klachten bij IVW. Overigens heeft de passagier naast de mogelijkheid van de IVW ook de keuze om met zijn klacht naar de klantvriendelijke geschillencommissie te gaan. Een uitspraak van de geschillencommissie is bindend voor zowel de luchtvaartmaatschappij als de passagier. Uiteraard kan een passagier ook naar de rechter voor een bindende uitspraak.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Is IVW bereid om meer inspecties uit te voeren op het spoor?

Baanwerkers werken volgens het, door ProRail opgestelde, «Normenkader veilig werken». ProRail heeft zelf inspecteurs om daar toezicht op te houden. Ook IVW houdt toezicht op de toepassing van de normen. Binnenkort worden de bevoegdheden van de IVW verder vergroot als deze in de Arbwet als toezichthouder spoor aangewezen wordt, naar verwachting per januari 2010. IVW gaat met die bevoegdheden gericht toezicht houden op baanwerkersveiligheid.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Wil de staatssecretaris de aanbesteding van de grote sluizen in Zeeland stopzetten? Wil zij de Tweede Kamer een notitie toesturen over wat het project heeft gekost, de noodzaak en de stand van zaken?

Overeenkomstig de afspraken met de Kamer vindt op het

ogenblik de gefaseerde invoering plaats van bedienen op afstand van zowel de grote als kleine sluiscomplexen in Zeeland, waarbij conform de planning gestart is met de kleine sluisen. Zoals toegezegd aan de Kamer zal een verdere invoering van bedienen op afstand van grote sluiscomplexen niet eerder plaatsvinden dan nadat de pilots in Zeeland en Zuid-Limburg zijn geëvalueerd. Ik zal overeenkomstig de toezegging, zoals eerder besproken een notitie aan de Kamer sturen over de stand van zaken en de kosten van de pilot in Zeeland en de eerste ervaringen met het bedienen op afstand van de kleine sluisen.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Hoe gaat de minister de scherpe kantjes halen van de vermarkting van het spoorwerk?

ProRail heeft mij gemeld dat met de uitspraak van de heer Klerk, om de scherpe kantjes van de marktwerking te halen, bedoeld wordt op zijn aankondiging van een extra initiatief tot een gesprek met de sporaanname over de invulling van de aanbestedingen. Dat gesprek zou onder andere moeten gaan over het tempo van de aanbestedingen evenals over innovaties, kwaliteit en efficiency. De heer Klerk heeft daarbij benadrukt dat de wettelijk regels voor aanbestedingen uitgangspunt zijn. Naar mijn mening past dit initiatief van ProRail goed binnen de werkwijze van de taakgroep vitaliteit waarin ProRail en de aannemers overleggen onder anderen over deze issues.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Kunnen we spoorwerkers verplichten om Nederlands te spreken?

Ik heb eerder in mijn antwoorden op vragen van het lid Cramer over spoorveiligheid (14 april 2009, brief met kenmerk VenW/DGMO-2009/2708) en van het lid Roemer over veiligheid bij spoorwerk (3 juli 2009, brief met kenmerk VENW/IVW-2009/10 572) en over miscommunicatie bij spoorwerkzaamheden (2 juni 2009, brief met kenmerk VenW/IVW-2009/7741) aangegeven welke eisen gesteld worden aan spooronderhoudsbedrijven en in het bijzonder aan de taalbeheersing van het personeel van spooronderhoudsbedrijven. Ik heb daarbij aangegeven dat veiligheidsfunctionarissen op basis van artikel 13 van het Besluit spoorwegpersoneel de Nederlandse taal machtig moeten zijn en dat daarop getoetst wordt door middel van een Nederlandstalig examen. Spoorwerkers moeten de veiligheidsinstructies van deze veiligheidsfunctionarissen kunnen begrijpen.

Vraag van het lid **Roemer** (SP): Ziet de minister er iets in om de kwaliteit van het spoorwerk goed te houden en minimale functie hersteleisen van 120 minuten in de bestekken op te nemen?

Nee. Ik maak, in lijn met outputsturing, met ProRail afspraken over de te leveren prestaties. Eén van die prestaties betreft de storingstijd, waar de functiehersteltijd een belangrijke factor in is. Ik stuur op die prestaties en niet op de inhoud van de bestekken tussen ProRail en de sporaanname.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Wat is de stand van zaken rond het basisnet gevaarlijke stoffen? Is het voorstel al af?

Op dit moment worden afrondende gesprekken gevoerd met gemeenten over de lokale veiligheidssituatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Over het ontwerp Basisnet spoor is een bestuurlijk overleg gepland op 15 december 2009. Doel is om in dit overleg het basisnet in ontwerp te kunnen afronden, waarna het aan de Kamer kan worden toegezonden.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Is de staatssecretaris bereid om met banken te overleggen over een verstandige manier van herfinanciering van de kredieten voor de binnenvaart in deze tijden van economische crisis?

Dit onderwerp heeft betrekking op de portefeuilles van de ministers van EZ en FIN, die over kredietverlening gaan. Ik zal dit onderwerp bij hen onder de aandacht brengen.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Kan er sneller worden besloten over het dubbeldeks IJmeer-traject Almere-Amsterdam?

De besluiten over de IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere zijn gekoppeld aan de keuzes over de verstedelijking van Almere. Op het moment dat de definitieve keuze voor het stedenbouwkundig concept gemaakt wordt, is ook een definitieve keuze noodzakelijk over de IJmeer verbinding. De aanlegbesluiten over aanvullende woningen en infrastructuur zijn pas op zijn vroegst in 2014 nodig. Het heeft derhalve geen zin om eerder te beslissen.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Is de minister bereid om naar aanleiding van de HSL-Zuid een norm voor trillingen in te stellen om zo de overlast te beperken met metingen?

Naar aanleiding van de klachten van omwonenden rond de HSL heb ik in augustus van dit jaar besloten TNO metingen naar het geluid van de HSL te laten verrichten. Op 13 november 2009 heb ik het TNO-rapport met de bevindingen van deze eerste metingen aan de Kamer gezonden. De resultaten van deze metingen zijn voor mij aanleiding om een aantal maatregelen te nemen:

- Ik laat het tijdelijke materieel aanpassen met kunststof remblokken die ervoor zorgen dat de wielen rond blijven;
- Ik laat in het weekend van 28 november 2009 de baan akoestische slijpen;
- Ik laat vervolgonderzoek doen naar het geluid dat geproduceerd wordt door de Thalys en de AnsaldoBreda (op 160 en 250/300 km);
- Ik laat vervolgonderzoek doen naar de effectiviteit van de geluidsreducerende maatregelen.

In het meetplan is vastgelegd hoe gemeten zal worden. Dit is overeenkomstig de wettelijke normen die daarvoor gelden. Bij de metingen die door TNO zijn en worden verricht wordt ook de verticale en horizontale railtrillingen op de spoor(staaf) gemeten. Deze meting heeft tot doel om de wiel/railruwheid te bepalen en de afstands-demping van het spoor. Overigens voldoet de HSL ten aanzien van de trillingen in de baan en in de ondergrond, aan de normen van de SBR (Stichting Bouwresearch) – richtlijnen.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Hoe staat het met de



plannen voor en financiering van de Tweede westelijke Maasoever-verbinding?

Over de Tweede westelijke oeververbinding in de Rotterdamse regio hebben we recent in het BO-MIRT afgesproken dat het voorkeursbesluit in de eerste helft van 2010 wordt genomen. Onderzoek daarvan is de uitwerking van onder andere inpassing en kostenverdeling, inclusief het aanbod van private financiering van het Havenbedrijf.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Is de minister bereid om een extra Rijksbijdrage te leveren bovenop de huidige € 1 miljard ten behoeve van het project A13/A16?

Voor het project A13/16 heb ik in het MIRT een bedrag van € 1 miljard opgenomen. Op dit moment zie ik geen aanleiding dit bedrag te verhogen. Ik heb in het BO-MIRT voor dit project met de regio afgesproken dat we, op verzoek van de regio, in de komende maanden de inpassing van de A13/16 op een tweetal trajectdelen nader zullen bezien. Ik heb dit verzoek ingewilligd onder de voorwaarde dat regio dan bijdraagt aan de eventuele extra benodigde financiën.

Ik zal daarom nu eerst de resultaten van de inpassingsstudie en het financieringsvoorstel van de regio afwachten. Daarop wil ik nu niet vooruit lopen.

Vraag van het lid **Aptroot** (VVD): Is de minister van mening dat het project Rotterdamsebaan door moet gaan en dat Den Haag een extra bijdrage moet krijgen bij de wegen die de stad in gaan?

In het BO MIRT van eind 2008 heb ik een vaste bijdrage van € 225 miljoen beschikbaar gesteld. Die bijdrage is gebaseerd op de verkenning Trekvljettracé en de bijbehorende kostenraming van € 450 miljoen. De risico's van uitvoering liggen nu, zoals gebruikelijk bij subsidieprojecten, bij de subsidieontvanger. Het project wordt op dit moment in de planstudie fase verder uitgewerkt.

Voor een extra bijdrage zie ik geen aanleiding.

