

Vergaderjaar 2005–2006

## 30 300 XII

## Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

### Nr. 10

### VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 november 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

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

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers

#### <sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), vacature algemeen, Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

In oktober 2005 hebben de directeuren van de planbureaus en vooraanstaande wetenschappers op het beleidsterrein van VenW een debat gevoerd met de ambtelijke top van mijn departement over de strategische kennisvragen van VenW, vanuit het perspectief van toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen. Dit debat past in de ontwikkeling van zogeheten kenniskamers (zie ook de beantwoording van vraag 15). Op basis hiervan wordt een strategische kennisagenda voor de periode 2010–2020 opgesteld. Deze strategische kennisagenda zal in de jaren 2006 en verder worden gebruikt bij de onderzoeksprogrammering van VenW en de vraagformulering naar planbureaus en andere kennisinstellingen.

*Wat wordt er naast de Europese pilot voor Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) aan onderzoek gedaan naar de mogelijkheden ter verbetering van de verkeersveiligheid door mogelijke toepassingen van innovatie?*

Verkeer en Waterstaat heeft, zoals ook in de Nota Mobiliteit verwoord, hoge verwachtingen van toepassing van innovatieve techniek in voertuigen ter verbetering van de verkeersveiligheid. V&W participeert, hetzij zelf hetzij via TNO, in verschillende Europese onderzoeksprojecten waarin innovatieve voertuigtechniek wordt onderzocht waarvan de verwachting is dat die op termijn een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

Momenteel neemt V&W deel aan de volgende EU-onderzoeksprojecten: VC-COMPAT: het doel van dit project is om een testprocedure en testcriteria voor frontale botscompatibiliteit voor auto-auto en auto-vrachtwagen botsingen te ontwikkelen.

APROSYS: In dit project worden testmethodes en testcriteria ontwikkeld die moeten uitmonden in richtlijnen met het oog op minder doden en ernstig gewonden in het verkeer. Bijgedragen wordt in de onderdelen:

- Bescherming voetgangers en fietsers;
- Veiligheid motorfietsen;
- Modernisering letselcriteria en
- Intelligente voertuigsystemen.

PROSPER: In dit project wordt de gebruikersacceptatie, effecten op het gedrag en het vervoersnetwerk, technische aspecten en invoerings-scenario's van verschillende ISA-varianten bestudeerd. Zoveel mogelijk wordt gebruik gemaakt van lopende onderzoeksprojecten in de verschillende landen.

AIDE: In de nabije toekomst zal er een brede range aan nieuwe «In vehicle» technologieën op de markt komen, waaronder Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) en In-vehicle Information Systems (IVIS).

Tevens neemt het gebruik van PDA's, mobiele telefoons etc in de auto snel toe. Deze nieuwe technologieën kunnen een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren, mits zij op een verantwoordelijke manier geïnstalleerd en te gebruiken zijn. In het IP AIDE wordt kennis ontwikkeld over hoe de HMI (Human Machine Interface) er uit moet zien om al deze technologieën veilig en op elkaar afgestemd te kunnen gebruiken.

PREVENT: Dit valt uiteen in twee deelprojecten genaamd:

- RESPONSE 3: In dit project wordt een Code of Practice opgesteld voor de ontwikkeling en evaluatie van ADAS-systemen in auto's door het bij elkaar brengen van de relevante technische, juridische en human-factorsoverwegingen. Het gaat hierbij met name over het punt van aansprakelijkheid bij het falen van een in een voertuig gemonteerd systeem.

- **SASPENCE:** In dit project wordt een geïntegreerd systeem ontwikkeld dat automatisch de veilige volgafstand en volgtaligheid van het voertuig afregelt.

**SAFESPOT** en **CVIS:** projecten gericht op voertuig-weg communicatie. Dit zijn over het algemeen grootschalige Europese onderzoeken die onderdeel uitmaken van de 6e en 7e EU-kaderonderzoeksprogramma's. Deze onderzoeken worden uitgevoerd door consortia met soms tientallen partijen uit de voertuigindustrie, toeleveringsindustrie, wetenschappelijke onderzoekswereld en overheden.

Op nationaal niveau neemt V&W deel aan:

**DEARTRUCK:** Diverse systemen voor vrachtauto's worden momenteel getest, waarmee het aantal verkeersdoden als gevolg van dode hoek ongevallen verder moet worden teruggedrongen. Zoals toegezegd tijdens het AO verkeersveiligheid van 26 oktober 2005, verwacht ik u in december 2005 over de uitkomsten van de testen te kunnen informeren.

**TRANSUMO:** Een transitie naar duurzame mobiliteit vraagt om een nieuwe, gezamenlijke aanpak van overheid, bedrijfsleven, onderzoeksinstellingen en universiteiten. Zij moeten niet alleen innovatieve oplossingen bedenken, maar deze ook daadwerkelijk in de praktijk toepassen. In de Stichting Transumo (TRansition SUstainable MObility) werken meer dan 150 publieke en private partijen samen aan kennisontwikkeling die voor innovaties nodig is. Het werkkterrein is personenvervoer, goederenvervoer en logistiek, verkeersmanagement en infrastructuur.

**WEGEN NAAR DE TOEKOMST:** Wegen naar de Toekomst is als de spin in het web van een groot aantal op innovatie gerichte pilotprojecten op het gebied van mobiliteit, bindt kennis en kunde aan elkaar en verbindt denken met doen. Samenwerking is daarbij het sleutelwoord. Het innovatieprogramma gebruikt de expertise van verschillende partijen. Van burgers tot bedrijven. Van overheid tot onderzoeksinstituut. Bij zowel TRANSUMO als Wegen naar de Toekomst biedt de innovatie van intelligente transportsystemen (ITS) ook kansen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

3

*Welke kosten zijn er in fiscale zin of anderszins verbonden aan het gebruik van pleziervaartuigen? Wat zal het gevolg zijn indien er een vaarbelasting ingevoerd wordt dan wel een aanschafbelasting?*

Aan het gebruik van pleziervaartuigen zijn thans geen specifieke fiscale kosten verbonden in de zin van een vaarbelasting. Recreatievaarders hebben wel te maken met meer algemene fiscale kosten, zoals gemeentelijke toeristenbelasting, milieuheffing en accijns op brandstof. Daarnaast is er sprake van (niet-fiscale) kosten voor het gebruik van pleziervaartuigen, zoals: haven-, brug- en sluisgeld, kosten voor vergunningen die toegang geven tot bepaalde recreatiegebieden, de kosten voor een vaarbewijs, de kosten voor een vaste ligplaats en de eventuele jaarlijkse zendmachtigingen voor het gebruik van een marifoon. Op dit moment worden vormen van doelheffingen door de Stichting Recreatievaart Nederland verkend in het kader van de Agenda voor een Vitaal Platteland van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Zodra dit onderzoek is afgerond, zult u worden ingelicht.

4

*Kunt u aangeven hoeveel het zal kosten om gratis openbaar vervoer buiten de spits voor alle mensen van 65-plus in te voeren?*

Dit antwoord heeft betrekking op zowel vraag 4 als vraag 5 (gratis OV voor 65+ en 12-).

Uitgaande van het huidige OV-gebruik, dus zónder toename van het OV-gebruik, leidt gratis OV buiten de spits voor deze doelgroepen samen tot een kostenpost van 200 tot 300 miljoen euro per jaar (op basis van een ruwe schatting van gedeerde kaartopbrengsten door V&W en een ruwe indicatie van NS). Gezien de grote omvang van deze doelgroepen, en gezien de ervaringen bij de OV-studentenkaart, kan gratis OV tot een moeilijk in te schatten toename van het OV-gebruik leiden. Dit kan tot aanzienlijke kosten leiden bovenop genoemde bedragen. Een concreet bedrag is niet te geven, met name omdat de toename van het gebruik van het OV door deze omvangrijke doelgroepen zeer moeilijk kan worden ingeschat. De vraag is in hoeverre deze toename kan worden opgevangen met het bestaande personeel en materieel.

5

*Kunt u aangeven hoeveel het zal kosten om gratis openbaar vervoer buiten de spits voor alle kinderen jonger dan 12 jaar in te voeren?*

Zie antwoord op vraag 4.

6

*Wat kunnen de gevolgen zijn voor de tarieven van de treinkaartjes, indien de stijging van de infraheffing dit jaar niet doorgaat? Wat zou het gevolg zijn indien de infraheffing als zodanig wordt afgeschaft?*

Conform artikel 15 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet stelt NS één keer per jaar de tarieven voor de beschermde kaartsoorten vast. De vast te stellen maximale verhoging, die ik toets op basis van de concessie, bestaat uit de verwachte jaarlijkse inflatie (de Consumenten Prijs Index) plus de procentuele stijging van de gebruiksvergoeding. Indien NS kiest voor het niet doorberekenen van de procentuele stijging van de gebruiksvergoeding, dan zullen de tarieven van de beschermde kaartsoorten uitsluitend stijgen met de verwachte CPI-stijging. NS kan er ook voor kiezen, naast de CPI-stijging, slechts een deel van de procentuele stijging van de gebruiksvergoeding door te berekenen in de tarieven. Afschaffen van de gebruiksvergoeding is niet wenselijk en mogelijk, aangezien de gebruiksvergoeding voortkomt uit EU-regelgeving (2001/14/EG).

7

*Kunt u aangeven wat de gevolgen zullen zijn van een invoering van een landings- en take off-heffing voor vliegverkeer?*

Bij de invoering van een landings- en take-off heffing kan gedacht worden aan een heffing als stimulans om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren en/of een heffing als stimulans om de emissies te reduceren die een invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit. Voor wat betreft een heffing gericht op reductie van de broeikasgassen het volgende: in dit geval ligt het voor de hand om de hoogte van de heffing te relateren aan de gevlogen afstand en de karakteristieken van het vliegtuig (meer uitstoot betekent een hogere heffing). Vanwege het internationale karakter van de luchtvaart zou een dergelijke heffing toegepast moeten worden in internationaal verband of in ieder geval in Europees verband om verstoring van de concurrentiepositie te voorkomen. In de recente Mededeling van de Europese Commissie over «Luchtvaart en Klimaatverandering», worden alle mogelijke instrumenten besproken om de broeikasgassen te beperken (zoals emissiehandel, emissieheffing en accijns op kerosine). De Commissie ziet in emissiehandel een kosteneffectieve maatregel en stelt voor deze maatregel verder te onderzoeken en uit te werken, zonder overigens het gebruik van andere instrumenten te willen uitsluiten. De gevolgen van een dergelijke heffing voor de Nederlandse luchtvaartsector

zijn tot op heden niet onderzocht. Het kabinet zal binnenkort haar positie bepalen ten aanzien van de Mededeling van de Commissie en u daar over berichten. Voor wat betreft een heffing gericht op reductie van emissies die een invloed hebben op lokale luchtkwaliteit het volgende: In de Wet Luchtvaart en de daarbij behorende besluiten is voor Schiphol een systeem van grenswaarden voor de uitstoot van lokale emissies opgenomen. Het is aan de luchtvaartsector om maatregelen te nemen om er voor te zorgen dat de grenswaarden niet worden overschreden. Het Ministerie werkt thans aan een evaluatie van de bepalingen in de Wet Luchtvaart ten aanzien van Schiphol en zal u daar in 2006 over berichten. Het is mij niet bekend dat de luchtvaartsector overweegt om een heffingsysteem voor lokale luchtkwaliteit in te voeren. De gevolgen en eventueel heffingsysteem hangen in grote mate af van de hoogte en vormgeving van de heffing. In het algemeen kan worden gesteld dat iedere eenzijdige verhoging van (gedifferentieerde) luchthaventarieven en/of additionele heffingen op Schiphol een negatieve invloed heeft op de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere grote luchthavens in Europa.

8

*Hoeveel geeft u jaarlijks uit aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat?*

In de begroting 2006 is voor 2006 en volgende jaren 1,257 mln per jaar beschikbaar voor de Raad voor Verkeer en Waterstaat. In deze bedragen is een door het kabinet opgelegde taakstelling op adviesraden reeds verwerkt.

9

*Hoeveel geeft u in 2006 uit aan de inhuur van externen? Hoe heeft zich dit de afgelopen tien jaar ontwikkeld?*

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met betrekking tot de inhuur van externen de beleidslijn «Nee, tenzij» ingezet. Dit in lijn van het interdepartementale project «Meer focus op Externe Inhuur» als onderdeel van het Actieprogramma Andere Overheid en de besluitvorming daaromtrent in de Ministerraad. Hiertoe is in een gedragscode vastgelegd dat alleen externe deskundigheid wordt ingehuurd wanneer er geen andere opties binnen het eigen ministerie dan wel binnen de rijksoverheid beschikbaar zijn. Voorts ligt in geval van inhuur van interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies en communicatieadvies de beslissingsbevoegdheid op DG-niveau. In die gevallen wordt de inzet van externen steeds beargumenteerd en gemotiveerd vastgelegd en bovendien getoetst door de controller. De begroting 2006 geeft inzicht in doelstellingen en de producten waarmee die worden gerealiseerd. Deze producten worden geraamd tegen integrale uitgaven. De uitgaven aan inhuur van externen worden daardoor niet afzonderlijk geraamd. Over de uitgaven aan inhuur van externen zijn voor een aantal jaren overzichten verstrekt aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Deze overzichten geven geen compleet beeld van de ontwikkeling over de afgelopen 10 jaar. Het huidige financiële systeem van Verkeer en Waterstaat is er op dit moment niet op ingericht dat op een doelmatige wijze inzicht kan worden gegeven in de uitgaven aan externe inhuur over de afgelopen 10 jaar. Per 1 januari 2006 wordt een nieuw geautomatiseerd financieel systeem operationeel. Dit systeem is zodanig ingericht dat aansluitend op de definitie van externe inhuur op een meer eenvoudige wijze cijfers over externe inhuur kunnen worden opgeleverd.

10

*Uit welke begrotingspost kan Rijkswaterstaat recreatief medegebruik van de oevers van waterwegen die zij in beheer heeft bekostigen?*

De financiering van maatregelen die nodig zijn voor het recreatief medegebruik van de oevers is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van met name de decentrale overheden. Voor een eventuele Rijksbijdrage is het artikel Infracfonds 15.2 Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen het meest geëigend. Bij het stellen van prioriteiten conform het Beheerplan voor de Rijkswateren (2005–2008) staat de bereikbaarheid van de grote zeehavens (vanuit zee en via de hoofdtransportassen) voorop. Daarnaast is de veiligheid (scheepvaartbegeleiding, – markering op risicopunten) prioritair. Dit betekent dat de financiële ruimte voor recreatief medegebruik beperkt is.

11

*Wanneer is de gedragscode met betrekking tot integriteit, die Rijkswaterstaat samen met marktpartijen gaat vaststellen, gereed en waar zal deze uit bestaan?*

Voor de formele regels zijn de algemene aanbestedingswetgeving en de daarop gebaseerde contracten leidend. Daarnaast heeft V&W het integriteitsbeleid vastgelegd in een interne gedragscode genaamd «bewust integer». De doelstelling van de opdrachtgeversgedragscode waar de vraag over gaat, is een aanvulling of praktische handreiking voor houding en gedrag op de formele regels. Rijkswaterstaat is nu met deze code aan de slag en is van mening dat deze niet alleen door Rijkswaterstaat moet worden ontwikkeld en gedragen maar eveneens door zoveel mogelijk andere opdrachtgevers zoals Prorail, gemeenten en provincies. Dit draagvlak wordt momenteel geworven. Het is de verwachting dat in het voorjaar een concept gereed is voor bespreking met organisaties van marktpartijen. Rijkswaterstaat wil hiervoor ook de Regieraad Bouw in schakelen. Vervolgens is het de planning om medio 2006 een opdrachtgeversgedragcode gereed te hebben.

12

*Kan een overzicht worden gegeven van de verschillende innovatieve aanbestedingsvormen (DBFM en andere varianten) die uit de tussenstand naar voren komen en het aandeel van elk van de varianten op het totaal?*

Rijkswaterstaat gebruikt de volgende innovatieve aanbestedingsvormen bij het inschakelen van de markt. Voor vast onderhoud – het onderhoud als maaien, schoonmaken, strepen trekken – wordt de markt ingeschakeld via standaard meerjarige prestatiebestekken. In een prestatiecontract wordt de markt een bepaalde dienstverlening gevraagd in plaats van het opleveren van een concreet product. Voor variabel onderhoud, zoals het overlagen van wegen, wordt met Engineering & Constructcontracten gewerkt. Voor grote investeringswerken, zoals aanleg en groot onderhoud, wordt uitgegaan van Design en Constructcontracten. Tenslotte wordt de markt in een aantal PPS-projecten, waaronder de nu in aanbesteding zijnde 2e Coentunnel, ingeschakeld via een DesignBuildFinanceMaintain (DBFM) contract.

Een uitsplitsing van de verschillende innovatieve aanbestedingsvormen op het aandeel van elke variant op het totaal kan voor 2004 niet gegeven worden. Bij de verantwoording in 2005 zal er wel een indeling gegeven worden voor de verschillende aanbestedingsvormen op het totaal aantal innovatief aanbestede contracten.

13

*Welke administratieve lastenvermindering in tijd en kosten is gemoeid met de vereenvoudiging en verbetering van de APK-keuring?*

Bij de toezending van de nulmeting inzake de Reductie van de Administratieve Lasten (RAL) voor de burgers op 11 juli 2005 heb ik u toegezegd, dat

ik een onderzoek zal verrichten naar enkele aanvullende mogelijkheden om de administratieve lasten voor de burgers verder te beperken, waaronder de APK keuringseisen in Nederland in vergelijking met wat internationaal verplicht is en de wijze van keuring per eis. Het resultaat van dit onderzoek is dat er op 30 controlepunten winst is te behalen van in totaal circa 5 minuten per APK-keuring en dat dit een RAL voor de burger oplevert van € 10,1 mln en een RAL voor de bedrijven van € 8,5 mln. Er wordt hiermee echter geen reductie op de uren voor de burgers bereikt. Dit betekent dat de aan mijn ministerie opgelegde RAL burgers in geld in deze Kabinetsperiode met de invoering van deze punten ruimschoots kan worden gehaald (was 22,4% en wordt 28,0%). De controlepunten die kunnen vervallen betreffen administratieve gegevensvergelijkingen tussen het kentekenbewijs en het voertuigregister en tussen het kentekenbewijs en het voertuig, alsmede enige technische controles die vanwege de voortschrijdende technische ontwikkeling en/of de deskundigheid van de keurmeester op een andere – minder arbeidsintensieve – manier kunnen plaatsvinden. Een en ander heeft geen gevolgen voor de verkeersveiligheid en het milieu. Bij de behandeling van de genoemde nulmeting in het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 7 september 2005 heb ik ook toegezegd, dat ik de gevolgen van de vermindering van de APK keuringsfrequentie voor het milieu en de verkeersveiligheid zal bestuderen en vóór de behandeling van de begroting met een brief over de APK zal komen. In die brief zal ik u mijn besluit met betrekking tot de invoering van de 30 reductiepunten kenbaar maken. Ik zal daarin ook aandacht besteden aan de gevolgen van een eventuele lagere keuringsfrequentie voor de administratieve lasten van de burgers.

14

*Wat is de relatie tussen de «Club van Maarssen» die belast wordt met de innovatieagenda en het al bestaande platform Transumo?*

Door de Club van Maarssen wordt in het komende half jaar een innovatieagenda uitgewerkt voor onder meer mobiliteit. Uitgangspunt daarbij is dat aandacht besteed moet worden aan de gehele keten van onderzoek tot implementatie, en aan technische en procesinnovaties. Transumo vervult een belangrijke schakel in deze keten door innovatievoorstellen van wetenschappelijke kwaliteit te ontwikkelen voor de middellange termijn. Een tweede uitgangspunt van de Club van Maarssen is dat gebruik gemaakt wordt van al lopende initiatieven, zoals ook Transumo. In dat verband vervulde Transumo ook een prominente rol tijdens de manifestatie van de Club van Maarssen op 1 november 2005.

15

*Wat is de motivatie voor de zogenaamde kenniskamers om het accent te leggen op duurzaamheid, nieuwe publiek-private arrangementen en veiligheidsbeleid? Wordt ook aandacht besteed aan verbetering van de doorstroming?*

In oktober 2005 hebben de directeuren van de planbureaus en vooraanstaande wetenschappers op het beleidsterrein van VenW een debat gevoerd met de ambtelijke top van mijn departement over de strategische kennisvragen van VenW, vanuit het perspectief van toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen. Zie ook de beantwoording van vraag 1. Dit debat was gestructureerd rond de voor het beleidsterrein van VenW belangrijke hoofdthema's «bereikbaar», «schoon» en «veilig». De strategische kennisvragen die uit deze bijeenkomst naar voren kwamen hadden betrekking op alle drie de hoofdthema's, waaronder de verbetering van de benutting van de weginfrastructuur via verkeersmanagement. Ook de in de vraag genoemde onderwerpen kwamen aan de orde, maar niet als enige. Het debat kan gezien worden als de voorloper van de kenniskamer

die VenW samen met betrokken partijen gaat inrichten. Ook hier zullen de drie hoofdthema's, naast andere thema's, terugkeren. Eventueel zullen deelkamers worden ingericht voor meer specifieke onderwerpen.

16

*Welke concrete acties voert Verkeer en Waterstaat uit teneinde Europese gelden uit het zevende Europese kaderprogramma te benutten voor het realiseren van eigen beleidsdoelstellingen? Hoeveel geld is totaal beschikbaar voor dit programma en hoeveel verwacht Verkeer en Waterstaat hiervan binnen te kunnen halen?*

Teneinde Europese gelden uit het zevende Kaderprogramma voor onderzoek en technologie-ontwikkeling (KP 7) te benutten voor het realiseren van de eigen beleidsdoelstellingen onderneemt VenW acties die zijn gericht op: het beïnvloeden van de onderzoeksprogrammering in Brussel; de deelname aan de uitvoering van onderzoek door Nederlandse partijen; de versterking van de benutting van resultaten. VenW beoogt een optimale aansluiting tussen de eigen onderzoeksprioriteiten en het KP 7. VenW presenteert eigen prioriteiten in de Programma Comités, waar de Europese Commissie overleg voert met de lidstaten over het werkprogramma. Aanvullend daarop werkt VenW met andere lidstaten uit Noordwest Europa aan transnationale onderzoekssamenwerking in ERA-NET. Versterking van de Nederlandse deelname aan de uitvoering van projecten gebeurt in een jaarlijkse opdracht van het ministerie aan de uitvoeringsorganisatie SenterNovem. De verbetering van de benutting van de resultaten uit het Kaderprogramma krijgt zowel vorm in acties binnen VenW (bijeenkomsten voor beleidsinteractie tussen dossierhouders en onderzoekers) als daarbuiten in de uitvoering van de opdracht aan SenterNovem. Bij de indiening van de eerste Mededeling (april 2005) ging de Commissie uit van een verdubbeling van het onderzoeksbudget, wat zou neerkomen op een groei van circa 5 naar 10 miljard euro per jaar. De onderhandelingen over de Financiële Perspectieven 2007–2013 maken aannemelijk dat het groeipad minder ambitieus zal zijn dan aanvankelijk door de Commissie voorgesteld. De ervaring met KP 6 en voorgane KP's heeft geleerd dat Nederland een succesvol indiener is op de voor VenW van belang zijnde thema's.

17

*Gesteld wordt dat in 2015 nieuwe auto's geen problemen meer geven voor de luchtkwaliteit en dat nog eens tien tot vijftien jaar later het gehele Europese wagenpark «schoon» is. Geldt dit ook voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>? Wat betekenen deze ontwikkelingen voor de milieuprestatieverschillen tussen diesel en benzinemotoren en leidt dit op termijn tot een andere fiscale behandeling voor wat betreft de motorrijtuigenbelasting?*

Het Europese bronbeleid richt zich in het kader van de «Euro-«normering (Euro 4, 5 en 6) op luchtverontreinigende stoffen.

Bij CO<sub>2</sub> ligt het anders; het ACEA-convenant dat met de automobiel-fabrikanten is afgesproken richt zich op de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (140 gr CO<sub>2</sub>/km in 2009). De verdergaande verlaging naar 120 gr CO<sub>2</sub>/km zal echter volgens de autofabrikanten moeilijk te realiseren zijn. De EU overweegt overigens of normstelling op zijn plaats is om verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk te maken.

Daarnaast wordt in het kader van het Platform Duurzame Mobiliteit ingezet op aardgasauto's en biobrandstoffen. Er zal in 2015 dus nog rest-uitstoot CO<sub>2</sub> zijn.

Op de langere termijn wordt «near-zero-emission» als het haalbare doel gezien.



Het fiscale beleid ten aanzien van biobrandstoffen is in het Belastingplan 2006 uitgewerkt. Het fiscale beleid ten aanzien van aardgasauto's wordt nader bestudeerd.

18

*Kan de aangekondigde grootschalige pilot voor aardgas en ethanol worden toegelicht? Zijn hier voldoende middelen voor beschikbaar?*

Er is een platform Duurzame Mobiliteit opgericht waarin Rijk, bedrijfsleven en Regionale Overheden samenwerken aan een aantal initiatieven om aardgas en ethanol te stimuleren en op te schalen, zowel voor het openbaar vervoer (bussen), taxi's als voor de particuliere sector. Wat betreft aardgas zal in Noord-Nederland een netwerk van 10 aardgas tankstations worden geplaatst. Financiering van dit project geschiedt met behulp van de Unieke Kansen Regeling die in het kader van de energietransitie is ontwikkeld. Soortgelijke initiatieven worden momenteel ook in andere gebieden in Nederland voorbereid. In de regio Rijnmond wordt toegewerkt naar een pilot met ethanol. Financieringsbron daarvoor is de op handen zijnde innovatieregeling biobrandstoffen. Voor bussen op aardgas geldt verder de Stimuleringsregeling Schone Bussen in het kader van de verbetering van de luchtkwaliteit. In de huidige fase zijn de middelen voldoende.

19

*Kan uit de doelstelling van 45% minder achterstallig onderhoud in 2007 en het streven naar 26% reductie eind 2006 worden geconcludeerd dat 19% van de opgave in 2007 moet worden gerealiseerd?*

Ja, 19% procentpunt moet gerealiseerd worden in 2007.

20

*Waarop is de uitspraak gebaseerd dat compact rijden goed is voor de doorstroming, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit?*

In de Nota Mobiliteit staat beschreven dat voor de stedelijke ringwegen van Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag wordt onderzocht wat de effecten zijn van compact rijden. Begin 2006 wordt het onderzoek naar compact rijden afgerond. Dit onderzoek is gestart in de verwachting dat compact rijden in combinatie met een snelheidsverlaging tot 80 km/u goed is voor de doorstroming, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Dit gezien de positieve resultaten van de 80-km-maatregel bij Overschie en de in gebruik zijnde spitsstroken. Over de uitkomsten van het onderzoek zal ik u informeren.

21

*Waarom worden alleen netwerkanalyses uitgevoerd voor de nationale stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte?*

In de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is opgenomen dat rijk en regio gezamenlijk netwerkanalyses gaan uitvoeren voor de nationale stedelijke netwerken omdat de bereikbaarheidsproblemen in en rond de stedelijke netwerken en grote steden het grootst zijn. Op verzoek van de decentrale overheden zijn ook Leeuwarden en Zwolle toegevoegd. Deze steden hebben in de Nota Ruimte aparte aandacht. Het staat decentrale overheden vrij om ook buiten deze nationale stedelijke netwerken het instrument van netwerkanalyses te gebruiken.

22

*Hoe is de opmerking dat generieke doelstellingen van OV-groei niet passend zijn te rijmen met de vervoerconcessie van de NS?*

Uit analyses van het OV-gebruik in de afgelopen jaren, aangegeven in de Nota Mobiliteit op pag. 68 (29 644, nrs. 12–13), is gebleken dat de ontwikkeling van het OV-gebruik naar tijd en plaats verschilt. Dit geldt ook voor het treingebruik over de periode 1995–2003, zoals aangegeven in de brief over gedifferentieerde reizigersgroei spoor (DGP/SPO/u.05.01784) van 8 juli 2005. Ook de verwachtingen van het OV-gebruik tot 2020 zijn naar plaats en tijd verschillend.

Het vervoer van NS dient bij te dragen aan de bereikbaarheid van de grote steden en economische kerngebieden – in het bijzonder gedurende de spits – en aan de bereikbaarheid van alle landsdelen. Het aangeboden vervoer is gericht op reizigersgroei. NS zal in het vervoerplan jaarlijks inzicht geven in de verwachting van het aantal reizigers, voor zowel landelijk, spits, dal als weekend. Tevens zal NS in het vervoerplan bezien op welke wijze het aangeboden vervoer aan de vervoervraag voldoet. Deze werkwijze en formulering in de vervoerconcessie spoort met de opmerking dat generieke doelstellingen van OV-groei niet passend zijn.

23

*Wanneer worden de verkeersveiligheidscijfers over 2005 bekend, op basis waarvan kan worden beoordeeld of de positieve cijfers voor 2004 eenmalig zijn of dat er sprake is van een trend? Op welk moment past u het streefcijfer aan? Overweegt u dit al te doen in de Nota Mobiliteit?*

De cijfers over het aantal verkeersdoden in 2005 worden eind april 2006 bekend. Als dan blijkt dat de sterke daling, die in 2004 is ingezet, ook in 2005 voortduurt, zal ik in overleg treden met de decentrale overheden over aanpassing van de doelstelling ten aanzien van het aantal verkeersdoden. Deze eventuele aanpassing zal niet meer in de Nota Mobiliteit kunnen worden opgenomen, maar zal vanzelfsprekend wel worden meegenomen in de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit en mijn opvolgende begrotingen de komende jaren. Vermoedelijk is de aanpassing van de doelstelling alleen van toepassing voor het maximum aantal verkeersdoden en niet voor het maximum aantal ziekenhuisgewonden, omdat dit laatste cijfer beduidend minder sterk daalt dan het aantal verkeersdoden. In 2004 waren er 18 420 ziekenhuisgewonden; dit is een daling van 1,3% ten opzichte van het aantal in 2003 (18 660 ziekenhuisgewonden). Het aantal ziekenhuisgewonden in 2005 is eind 2006 definitief beschikbaar.

24

*Hoe beoordeelt het kabinet de voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld voorlichtingscampagnes of de invoering van het puntenrijbewijs, op hun effectiviteit en efficiëntie gezien de recente sterke daling van het aantal verkeersdoden zonder dat hiervoor een aanwijsbare reden kan worden gevonden?*

Sommige van de voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals voorlichtingscampagnes en verbetering van regionale en lokale infrastructuur, zijn al gaande. Deze hebben dus al effect, hoewel nog niet helemaal duidelijk is welk deel van de recente sterke daling aan deze maatregelen kan worden toegeschreven. Ook externe ontwikkelingen kunnen (een deel van) de daling verklaren. Voortzetting van reeds lopende maatregelen zal nog steeds effectief en efficiënt zijn, maar indien de sterke daling van het aantal verkeersdoden structureel blijkt, is er wel aanleiding tot herberekening van de effecten.

Ik heb al aangekondigd om in dat geval de doelstellingen voor 2010 en 2020 aan te passen; herberekening van de effecten van maatregelen wordt daarbij vanzelfsprekend meegenomen, evenals eventuele nieuwe inzichten in externe ontwikkelingen. Ook de berekende effecten van nieuwe maatregelen, zoals 0,2 promille voor beginnende bestuurders en

maatregelen voor het bestelverkeer, zullen in het licht van de nieuwe trend (indien die zich inderdaad voordoet) worden herberekend. Op die manier worden de effecten van maatregelen en de nieuwe trend met elkaar in verband gebracht.

Naar aanleiding van het in de vraag genoemde voorbeeld van het puntenrijbewijs wijs ik er op dat het wetsvoorstel hierover zich vooral richt op bestuurders die ernstige verkeersdelicten herhalen omdat deze een ernstige bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid. In vergelijking met het buitenland kenmerkt het Nederlandse wetsvoorstel zich verder door een eenvoudig puntenstelsel dat geen grote bestuurslasten meebrengt en aansluitbaar is bij en inpasbaar is in al bestaande wettelijke voorzieningen.

25

*Kan worden toegelicht hoe de publieksinformatie over en publieke toegang tot vitale objecten en knooppunten wordt beperkt?*

De informatie wordt beperkt door in gedrukte media, op internet en tijdens publieke rondleidingen geen toegang te geven tot informatie of locaties die de kwetsbaarheid voor moedwillige versterking (onder andere vernieling; sabotage; aanslagen) van de objecten of knooppunten verhogen.

26

*Op welke wijze heeft een veranderde ingebruikname van de Betuweroute – bijvoorbeeld op een later tijdstip of met minder vervoer dan verwacht – invloed op het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland?*

Vanaf de ingebruikneming van de Betuweroute zal naar verwachting een groot deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, dat nu nog via de Utrechtroute en de Brabantroute rijdt, via de Betuweroute afgewikkeld worden: vervoer via de Betuweroute is sneller en van hogere kwaliteit dan via de huidige spoorroutes. Ingeval de Betuweroute op een later tijdstip in gebruik genomen zou worden zal deze ontlasting van de parallelle routes later optreden. Ingeval er over de Betuweroute minder vervoerd zou worden dan verwacht, valt ook ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen geen verwachting aan te geven.

27

*In de begroting wordt gesteld dat de eerste fase van het studieproject Veiligheid van Nederland in Kaart (VNK), die zestien dijkringen betreft, in 2005 is afgerond. Wanneer kunnen de volgende fasen worden verwacht?*

De eerste fase van VNK laat zien dat het zinvol is om ook de overige dijkringen van de oorspronkelijke 53 te onderzoeken alsmede enkele dijkringen langs de Maas ten zuiden van Nijmegen om zo tot een landsdekkend beeld te komen. De intentie is uitgesproken om een vervolg te geven aan het project VNK met als doel dat in 2008 een landsdekkend beeld ontstaat. Tijdens de uitvoering van het project «Veiligheid Nederland in Kaart» zijn de betrokken instanties en personen overtuigd geraakt van de meerwaarde van VNK. Met VNK kunnen kwetsbare locaties nu beter worden onderkend. Er wordt nu tevens inzicht geboden in de betekenis hiervan voor de gevolgen van een overstroming.

28

*Welke resultaten moeten in termen van verbeterende veiligheid worden bereikt met de € 100 mln die versneld beschikbaar komt voor de versterking van zwakke schakels in de kust?*

De provincies hebben aangegeven dat er op korte termijn structurele maatregelen nodig zijn om de veiligheid tegen overstromingen te kunnen blijven garanderen en willen in 2007 starten met de aanpak van de zwakke schakels langs de kust. Door de provincies tegemoet te komen kunnen de zwakke schakels eerder worden aangepakt. Op dit moment is nog niet bekend welke zwakke schakels er door de kasschuif eerder uitgevoerd kunnen worden. Bestuurlijk is afgesproken dat de 3 kustprovincies in voorjaar 2006 komen met een voorstel voor een uitvoeringsvolgorde. Het belangrijkste criterium op grond waarvan zij tot deze uitvoeringsvolgorde gaan komen is de veiligheid: de zwakste schakel vanuit veiligheids-oogpunt gaat voor.

29

*Kunt u een nadere toelichting geven op de nieuwe geïntegreerde waterschapsheffing, waarbij u in elk geval ingaat op de vraag bij wie die wordt geheven en wat de opbrengsten zijn in vergelijking met de huidige heffingen?*

In het in voorbereiding zijnde voorstel tot wijziging van de waterschaps-wet wordt voorgesteld de huidige afzonderlijke waterschapsheffingen voor waterkering, waterkwaliteit en waterkwaliteit te integreren in één watersysteemheffing. Dit is al aangekondigd in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het IBO-onderzoek bekostiging regionaal waterbeheer (TK 29 428 nr. 1). Naar verwachting zal het wetsvoorstel nog voor de zomer van 2006 bij de Tweede Kamer ingediend worden. De heffingplichtigen zijn dezelfde als degenen die op dit moment waterschapsheffing betalen: ingezetenen en eigenaren van gebouwde en ongebouwde onroerende zaken. De nieuwe heffing is evenals de bestaande heffingen een omslag van de door het waterschap te maken kosten voor het water-beheer. De wijziging van de heffingssystematiek heeft dus geen effect op de hoogte van de opbrengst. Wel zal als gevolg van de nieuwe systema-tiek een beperkte lastenverschuiving tussen de verschillende groepen heffingplichtigen plaatsvinden. Huiseigenaren gaan meer betalen, eigenaren van ongebouwde grond minder. De nieuwe lastenverdeling sluit aan bij het toenemend belang van de taken van het waterschap in het stedelijk gebied.

30

*Onder wiens beheer en onder wiens verantwoordelijkheid valt de Help-desk Water?*

De organisatorische en beheermatige verantwoordelijkheid ligt in 2006 bij Verkeer en Waterstaat (i.c. DG Water in samenwerking met RWS/RIZA). De bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt bij het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water dat zorg draagt voor uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In het NBW is stroomlijning van de (reeds bestaande) help-desks op watergebied afgesproken. Met de oprichting van één Helpdesk Water (telefoon 0800-NLWATER, website: [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)) per januari 2006 wordt deze afspraak gestand gedaan.

31

*Zijn er doelstellingen op het gebied van integraal waterbeleid die qua tijdsplanning onacceptabel ver achterlopen? Zo neen, zullen de op pagina 29 genoemde doelstellingen voldoende op tijd gehaald worden?*

Er zijn geen doelstellingen die thans onacceptabel ver achterlopen. Voor de doelstelling op het gebied van veiligheid geldt dat naar aanleiding van de eerste toetsing (2003) van de waterkeringen en anticiperend op de tweede toetsing diverse projecten zijn gestart of in uitvoering (zoals Ruimte voor de Rivier en Maaswerken) zijn. Medio 2006 komt het resultaat

van de tweede toetsing beschikbaar. Op dat moment zal ik de kamer informeren over de feitelijke situatie en of er aanvullende inspanning nodig is. Op het gebied van waterkwantiteit en -kwaliteit wordt jaarlijks een voortgangsrapportage naar de kamer gestuurd, zoals afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Uit de meest recente voortgangsrapportage (mei 2005) blijkt dat de acties voortvarend worden uitgevoerd. Vanwege de implementatie van de KRW in de Nederlandse wetgeving wordt thans hard gewerkt aan het opstellen van de stroomgebiedbeheersplannen. Deze dienen in 2009 vastgesteld worden. Voor de voortgang en de inhoudelijke koers ontvangt de kamer decembernota's. De decembernota 2005 wordt begin januari 2006 verwacht.

32

*Het percentage waterkeringen dat aan de norm voldoet werd in 2001 getoetst. Voor 2006 staat een tweede toetsing op het programma. In hoeverre verwacht het kabinet dat de tweede toetsing een aanzienlijke verbetering oplevert?*

Deze vraag kan nu niet beantwoord worden. Immers de toetsresultaten worden – zoals gezegd – begin 2006 door de provincies aan mij aangeleverd. Ik zal de kamer in 2006 informeren over het resultaat van de toetsing en de beleidsconclusies.

33

*In het overzicht van uitgaven voor veiligheid waterbeleid blijkt dat in 2006 relatief weinig wordt begroot voor ruimte voor rivieren en voor planstudies waterkering. Kan worden toegelicht waarom dit voldoende verantwoord is?*

Zowel de afronding van PKB procedure Ruimte voor de Rivier als de presentatie van de uitkomsten van de Tweede toetsingsronde Waterkeringen vinden plaats in 2006. Het aantal uit te voeren planstudies is afhankelijk van het resultaat van deze toetsing en de behandeling van de PKB in de Tweede en Eerste Kamer. Pas daarna kan worden gestart met het opstellen van planstudies. Vooruitlopend hierop zijn wel enige koploperprojecten gestart.

34

*Liggen de partijen voldoende op schema bij het in 2006 opstellen van de wateropgaven voor de periode van 2007–2015 in het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water?*

De uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water ligt in het algemeen op schema. In mijn schrijven aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 2004–2005, 27 625, nr. 50) heb ik eveneens aangegeven dat het nog onzeker is of de gemeenten in 2006 zicht op de opgaven voor het stedelijk gebied kunnen bieden. Inmiddels heb ik met de VNG afspraken gemaakt om te komen tot een gemeentelijk stimuleringsprogramma om de betrokkenheid van gemeenten bij de uitvoering van het NBW (WB21 en KRW) te vergroten. Met de decembernota 2005 zal ik de Tweede Kamer inlichten over hoe in het komende jaar alle partijen verder werken aan de opgaven van WB21 en KRW. Het totaalbeeld van nader uitgewerkte opgaven voor WB21 en KRW wordt opgenomen in de decembernota 2006. Dit moment komt overeen met de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water.

35

*In hoeverre bemoeilijken klimaatveranderingen bij de uitvoering van waterbeleid 21e eeuw het voorkomen en bestrijden van wateroverlast en watertekort? Op welke wijze wordt hierop ingespeeld in het kader van*

*anticiperen in plaats van reageren, met name door te hanteren klimatologische aannames?*

Naar aanleiding van de toenemende waterproblematiek in de jaren negentig van de vorige eeuw heeft de Commissie Waterbeheer 21e eeuw gezien of de Nederlandse waterhuishouding voldoende op orde was voor de 21e eeuw. De Commissie heeft haar advies gebaseerd op basis van een drietal scenario's met toenemende mate van klimaatverandering. Op basis hiervan heeft het kabinet in «Anders omgaan met Water. Waterbeleid in de 21e eeuw» (Kamerstuk 2000–2001, 27 625, nr. 1) de aanpak van wateroverlast en -tekort geschetst, uitgaande van klimaatverandering volgens het middenscenario.

Dit veronderstelt:

	2050	2100
Temperatuur (°C)	+ 1	+ 2
Neerslaghoeveelheid	+ 3%	+ 6%
Neerslagintensiteit	+ 10%	+ 20%
Zeespiegelstijging (m)	+ 0,25	+ 0,60.

Belangrijke uitgangspunten bij het anticiperen op de verwachte klimaatveranderingen zijn het maken van meer ruimte voor water, het niet-afwentelen van waterproblemen en aanpak volgens de strategie vasthouden-bergen-afvoeren. In het Nationaal Bestuurakkoord Water zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van het beleid. Hierover rapporteer ik jaarlijks aan de Kamer.

36

*Is de Kaderrichtlijn Water qua kwaliteitsbeheer voldoende toepasbaar voor de Nederlandse situatie en in het bijzonder voor het beleid dat hierop sedert 1995 wordt losgelaten? In welke opzichten zijn er problemen die niet oplosbaar zijn dan wel qua tijdsplanning moeilijk te halen zijn?*

Het bestaande Nederlandse beleid vormt een belangrijk onderdeel van de inspanningen die nodig zijn om aan de KRW verplichtingen te voldoen. In de stroomgebiedsbeheersplannen in 2009 zullen de doelen en maatregelen voor de KRW benoemd worden. Ook wordt dan aangegeven welke doelen voor 2015 haalbaar geacht worden en voor welke doelen fasering naar 2021 of 2027 noodzakelijk is. In de kabinetsnota Pragmatische Implementatie KRW (TK 2003–2004, 28 808, nr. 12) is al aangegeven dat met name eutrofiering en inrichting problemen vormen die waarschijnlijk niet voor 2015 volledig opgelost kunnen worden. Ook zal de norm voor een aantal stoffen moeilijk haalbaar blijken. Zie ook vraag nr. 31

37

*Wat doet Nederland in het kader van OSPAR-verdrag aan het verminderen van radioactieve lozingen in zee, die mede het gevolg zijn van het opwerken van Nederlands radio-actief afval?*

In de antwoorden op kamervragen van lid Van Velzen (SP) aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het OSPAR-verdrag (ingezonden 10 januari 2003) is reeds aangegeven dat Nederland er in de internationale contacten op toe zal zien dat er daadwerkelijk substantiële en progressieve reducties van de lozingen van radioactieve stoffen in OSPAR-kader zullen plaatsvinden. Nederland heeft zich gecommitteerd aan het OSPAR-verdrag en de daaruit voortvloeiende verplichtingen. Met OSPAR-Strategie voor radioactieve stoffen geven de Verdragspartijen invulling aan die verplichtingen voor radioactieve stoffen. In de Strategie is afgesproken dat er substantiële en progres-

sieve reducties van de lozingen van radioactieve stoffen bereikt moeten worden voor het jaar 2020. Het uiteindelijk doel is te komen tot concentraties in het milieu die dicht liggen bij het achtergrondniveau voor wat betreft natuurlijk voorkomende radioactieve stoffen en dicht bij nul voor wat betreft kunstmatige radioactieve stoffen. Nederland levert haar bijdrage aan bovengesteld doel. Nederland speelt in OSPAR-kader in het «Radioactive Substances Committee» een actieve rol in het bereiken van het doel zoals gesteld in de Strategie. Op 16 september 2002 is het nationale plan hoe in Nederland met de Strategie voor radioactieve stoffen wordt omgegaan, ingediend bij de OSPAR-Commissie.

38

*In hoeverre bestaan er normen van de Kaderrichtlijn Water voor mariene strategie en in hoeverre zijn de gebruikte normen opgesteld voor een open, zoutwatersysteem als de Noordzee? In hoeverre wijken deze normen af van tot nu toe voor de Noordzee gebruikelijke streefwaarden uit 4e Nota waterhuishouding?*

Er zijn formeel nog geen waterkwaliteitsnormen voor chemische stoffen vastgesteld op de wijze die de Kaderrichtlijn Water vraagt. Het zal nog wel enkele jaren duren voordat deze zijn vastgelegd. De in de tabel op blz. 37 gebruikte normen betreffen de MTR (maximaal toelaatbaar risico) waarden uit de in december 2004 vastgestelde Regeling milieukwaliteits-eisen gevaarlijke stoffen oppervlaktewateren. Deze MTR-waarden zijn in principe ook van toepassing op de zoute wateren. Zoals in de toelichting bij de bovengenoemde regeling is aangegeven zijn de streefwaarden voor de zoute wateren aanzienlijk strenger dan de MTR-waarden. Mogelijk zullen vanuit de Kaderrichtlijn Water, dan wel vanuit het in ontwikkeling zijnde EU-beleid voor het Mariene Milieu, specifieke aanvullende normen voor de zee volgen, dit is echter op dit moment nog niet te voorzien.

39

*In hoeverre is er sprake van gewijzigd beleid, nu in de tabel de waterkwaliteit in de Noordzee vrijwel 100% scoort, terwijl recente rapporten, zoals «Water in Beeld 2005» van de adviescommissie water, «Signalen uit de Noordzee» van Rijkswaterstaat Directie Noordzee en «Van inzicht naar doorzicht; Beleidsmonitor water» van het Milieu- en Natuurplanbureau/ RIVM een minder rooskleurig beeld van de waterkwaliteit van de Noordzee schetsen?*

Er is geen sprake van gewijzigd beleid. De nationale ambitie, mede gebaseerd op in OSPAR-kader gemaakte afspraken is er op gericht op termijn de streefwaarden te bereiken. Deze streefwaarden zijn ook in de in de vraag genoemde documenten als referentie gehanteerd. In de tabel in begroting is de MTR-waarde (Maximaal toelaatbaar risico) gehanteerd (zie vraag 38).

40

*Kan, gezien de grafiek op pagina 37, het Noordzeewater ook te schoon zijn indien essentiële bestanddelen ontbreken, zoals voldoende fosfaten en stikstof?*

Nee. In de KRW staat het ecologische functioneren centraal en daar worden de normen voor bijvoorbeeld fosfaat en stikstof van afgeleid. Op dit moment is het niet goed voorstelbaar dat slecht ecologisch functioneren van de Noordzee zijn oorzaak kan vinden in een gebrek aan nutriënten. Mocht dat zo zijn dan zal dat blijken uit de monitoring; dan zullen er binnen het kader van de KRW passende maatregelen kunnen worden getroffen.

41

*In hoeverre geeft de grafiek op pagina 37 een goed beeld, gezien het feit dat de gehele Noordzee in de grafiek wordt gereduceerd tot één lijn, zodat meer verontreinigde delen, zoals de Kustzone, door hun beperkte oppervlakte uit de gemiddelden worden weggefilterd?*

De in de grafiek opgenomen metingen voor de Noordzee hebben betrekking op de Noordzee buiten de 12-mijlszone en vallen onder de werkingssfeer van de NW4 en afspraken in OSPAR-kader. Dit is een belangrijke reden voor het vrijwel altijd 100% aan de norm voldoen van de metingen voor de Noordzee. De metingen voor de 12-mijlszone zijn in de grafiek meegenomen in de gegevens over de vier stroomgebieden. Reden hiertoe is dat deze zone valt onder de werkingssfeer van de KRW. Uit de grafiek blijkt duidelijk dat de waterkwaliteitsproblemen zich concentreren in de vier stroomgebieden inclusief de 12-mijlszone.

42

*Wat is de reden dat de toetsingscriteria voor de zoute wateren minder streng zijn geworden, zodat de Noordzee voor 100% aan de normen voldoet? In hoeverre wordt een te rooskleurig geschetst door de toetsingswaarden te verlagen tot de interventiewaarden uit de «Regeling milieukwaliteitseisen gevaarlijke stoffen oppervlaktewateren», terwijl het tot nog toe gebruikelijk was om soms wel 25-maal strengere streefwaarden te hanteren?*

Zie antwoorden 38 en 39.

43

*Hoe valt het positieve beeld over de waterkwaliteit van de Noordzee te rijmen met het Integraal Beheersplan Noordzee 2015, waarin staat dat de doelstellingen voor een gezonde zee nog lang niet over de volle breedte zijn gerealiseerd?*

Zie antwoorden 38 en 39.

44

*Wat is de oorzaak van het feit dat viswater in 2004 voor 80% aan de normen voldeed, terwijl oppervlaktewater en zwemwater voor nagenoeg 100 procent aan de normen voldeden?*

Dit komt omdat voor viswater voor sommige parameters strengere normen gelden dan voor oppervlaktewater of zwemwater. Ongeveer 20% van de viswateren voldeed in 2004 niet aan de strenge viswaternormen voor met name zuurstof of ammonium.

45

*In hoeverre is er een tegenstrijdigheid in het feit dat u het railveiligheidsniveau wilt «bestendigen» door te streven naar «permanente verbetering»?*

Er is geen tegenstrijdigheid, want in de Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 29 893 nr. 2) is aangegeven wat het beleid ten aanzien van veiligheid inhoudt en hoe dat wordt ingevuld voor railveiligheid. In hoofdstuk 5 staat het railveiligheidsbeleid 2004–2010 op hoofdlijnen en wordt de relatie naar het V&W beleid gelegd. Citaat: «In principe kan het beleid railveiligheid in twee stappen worden ingedeeld. In eerste instantie het beleid 2004–2010 waarin aan het einde de ambitie is het bereiken van de gestelde doelen en in tweede instantie de hierop volgende periode die wordt gekenmerkt door een permanente verbetering van de veiligheid volgens het ALARP-principe.»



46

*Wanneer is het Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen gereed?*

Eind november 2005 stuur ik u het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen. Zie ook mijn brief van 3 november 2005 met kenmerk DGP/SPO/U.0502648.

47

*Hoeveel spoorwegovergangen met een AKI zullen in de periode 2006–2010 worden beveiligd met een (mini-)AHOB en hoeveel van de begrote middelen zullen hiervoor worden ingezet? Wat gebeurt er met het restant van het budget?*

De planning is dat begin 2006 op openbare wegen, op een enkele uitzondering na, geen AKI's meer zullen voorkomen. Het beschikbare bedrag voor overwegen in het algemeen in mijn begroting tot 2010 30 miljoen euro per jaar, is reeds belegd met concrete projecten in het kader van onder meer het programma PVVO. Gedetailleerde informatie over aantallen en middelen zal ik u eind november 2005 met toezending van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen geven.

48

*Hoe duur is gemiddeld genomen de ombouw van één AKI tot AHOB respectievelijk mini-AHOB?*

De kosten van ombouw van een AKI tot mini AHOB bedragen gemiddeld € 142 500,-. De kosten van ombouw van een AKI tot AHOB bedragen gemiddeld € 350 000,-.

49

*Wat verklaart de daling van de sociale veiligheid voor reizigers sinds 2001, uitgedrukt als het percentage reizigers dat een 7 of hoger geeft voor sociale veiligheid?*

Abusievelijk zijn in de begroting Hoofdstuk XII 2006 verkeerde percentages voor deze indicator opgenomen. Het correcte gerealiseerde percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeeld is als volgt over de afgelopen jaren:

- 2001; 68%
- 2002; 66%
- 2003; 69%
- 2004; 73%.

Deze reeks laat, in tegenstelling tot de eerdere, verkeerde reeks, een stijging zien van het klantoordeel ten aanzien van sociale veiligheid.

50

*Is het waar dat het spoorwegemplacement in Venlo volgens de risico-normen veilig is, terwijl dat gebied nog binnen het hoogste rampscenario valt? In hoeverre leidt dit tot grote onduidelijkheid voor de burger?*

Voor de handelingen op het spoorwegemplacement Venlo is door Burgemeester en Wethouders van Venlo op 11 oktober 2005 een milieuvergunning afgegeven. Dat betekent dat het emplacement voldoet aan de eisen onder andere op het aspect van de externe veiligheid. De risico's (kans maal gevolg) blijven dus binnen de gestelde eisen. Tegelijk met het afgeven van die vergunning heeft Burgemeester en Wethouders van Venlo geconstateerd dat de regionale Brandweer zorgen heeft over de mogelijkheden tot effectief optreden ingeval van een ramp waarbij de gevolgen groot zijn; volgens de risico-benadering is de kans op zo'n ramp

dus klein, maar niet uitsluitbaar. Burgemeester en Wethouders van Venlo (die bevoegd gezag is inzake rampenbestrijding) beraadt zich over eventuele verdere stappen terzake. Bovenstaande behoeft niet te leiden tot onduidelijkheid voor de burger, al vergt het wel enige uitleg.

51

*Welke overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan het vaststellen van de criteria voor een acceptabele reistijd?*

Bij het vaststellen van de streefwaarden van acceptabele reistijd is gebruik gemaakt van gebruikersonderzoeken (wat wordt beschouwd als een «acceptabele» vertraging), en is gekeken naar feitelijke ruimtelijke en financiële mogelijkheden. Daarom is ook een differentiatie in de streefwaarde aangebracht tussen bijvoorbeeld snelwegen en stedelijke ringwegen.

52

*Wanneer is de prestatie-indicator voor wachttijden bij sluizen gereed? Kan al een inschatting gemaakt worden van het aantal sluizen dat aan de norm voldoet?*

In de Nota Mobiliteit is «de gemiddelde totale wachttijd voor een sluis in de maatgevende maand» als indicator genoemd voor het optreden van capaciteitsknelpunten op de hoofdvaarwegen. De streefwaarde die hieraan gekoppeld is, bedraagt 30 minuten. Daarmee is de streefwaarde een indicator voor de gebruikskwaliteit van een sluis. In principe voldoen thans alle sluizen aan deze streefwaarde. De indicator heeft betrekking op de mate waarin een sluis een capaciteitsknelpunt vormt en is daardoor maar beperkt geschikt voor het uitdrukken van de betrouwbaarheid van de reistijd op een vaarweg of een corridor. Bijvoorbeeld onderhoudsregime, verkeersmanagement en informatievoorziening spelen daarbij ook een rol. Dat is de belangrijkste reden waarom gewerkt wordt aan verdere ontwikkeling van deze prestatie-indicator. Verwacht wordt dat de nieuwe prestatie-indicator vanaf 2007 gebruikt kan worden. Op dit moment is niet te zeggen welke sluizen in welke mate bijdragen aan de nieuwe indicator.

53

*Op welke wijze kan de implementatie van een EU-richtlijn met betrekking tot concurrentie op het spoor gevolgen hebben voor de aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet?*

De Europese plannen gaan uit van liberalisering van grensoverschrijdende personenvervoerdiensten per spoor en cabotage: de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen op een binnenlands deel van een internationale treindienst. Het exclusieve recht van NS om binnenlands personenvervoer op het hoofdrailnet te verzorgen, zou door de Europese voorstellen, in hun huidige vorm, in gevaar kunnen komen. Zoals eerder aan de Kamer gemeld is mijn uitgangspunt in de Europese onderhandeling dat deze richtlijn geen inbreuk mag maken op de concessies die zijn verleend voor het personenvervoer per spoor (zoals de concessies voor het hoofdrailnet, HSA en regionaal spoorvervoer).

54

*Op welke wijze kan de implementatie van een EU-richtlijn met betrekking tot concurrentie op het spoor gevolgen hebben voor de aan HSA verleende concessie voor het rijden op de HSL-Zuid?*

De Europese plannen gaan uit van liberalisering van grensoverschrijdende personenvervoerdiensten per spoor en cabotage; de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen op een binnenlands deel van een internationale treindienst. Voor de binnenlandse verbindingen heeft HSA door middel van het contract het exclusieve recht gekregen om hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid te verzorgen. Dit exclusieve recht van HSA om binnenlands vervoer te verzorgen zou door de Europese voorstellen, in hun huidige vorm, in gevaar kunnen komen. Dit geldt overigens evenzeer voor het vervoer dat door NS in het kader van de concessie op het hoofdrailnet wordt verzorgd.

Ik zal in de onderhandelingen over de Europese voorstellen de bestaande belangen van NS en HSA meenemen.

Overigens is voor het internationale vervoer over de HSL-Zuid, zonder cabotage, in het contract met HSA al rekening gehouden met de mogelijkheid van concurrentie. Als andere vervoerders toegelaten zouden moeten worden op de HSL-Zuid dan biedt het contract met HSA daarvoor een financiële regeling. Een eventuele andere vervoerder zal op gelijke voet als HSA een gebruiksvergoeding moeten betalen onder gelijktijdige verlaging van de gebruiksvergoeding van HSA.

55

*Over welke zes contractsectordiensten moet nog een beslissing genomen worden?*

Het gaat om de contractsectordiensten:

- Tiel–Arnhem;
- Rotterdam–Hoek van Holland;
- Dordrecht–Geldermalsen;
- Gouda–Alphen;
- Zwolle–Emmen;
- Zwolle–Kampen.

56

*Waarom wordt in 2006 nog 2,267 miljoen euro besteed aan de evaluatie Schipholbeleid, die dan al is afgerond?*

De evaluatie wordt begin 2006 afgerond. Een deel van het budget betreft apparaatuitgaven. Daarnaast vinden er nog een aantal afrondingen plaats van onderzoeken die in 2005 zijn aanbesteed, maar in 2006 tot uitbetaling zullen komen. Tenslotte zijn er nog middelen nodig voor de evaluatie zelf: aanvullend onderzoek en kosten voor bijvoorbeeld het drukken van rapporten.

57

*Als de NVLS geprivatiseerd wordt, gaat hierin dan ook de grond buiten het luchthaventerrein mee? Om hoeveel hectare gaat het? Kunt u op de kaart aangeven waar deze grond ligt?*

Als de NVLS geprivatiseerd wordt, zal de Staat de grond verwerven waarop de luchthaven Schiphol wordt geëxploiteerd. Voorafgaand aan aandelenverkoop zal de eigendom van deze grond worden ondergebracht in een nog op te richten commanditaire vennootschap Grondbeheer Luchthaven Schiphol, waarbij deze grond vervolgens in erfpacht wordt uitgegeven aan de exploitant van de luchthaven. In 2001 zijn reeds principeafspraken gemaakt met NVLS over de reikwijdte van de blote eigendom van de grond, die door de Staat wordt verworven. Uitgangspunt is dat deze het hele areaal omvat dat noodzakelijk wordt geacht voor de continuïteit van de luchthavenexploitatie. Hieronder valt in ieder geval het luchthavengebied, destijds omschreven als «het aangewezen luchtvaartterrein». Daarnaast gaat het om daaraan direct aangrenzende en

ingesloten terreinen, voor zover in eigendom van NVLS. Over een exacte afbakening van de gronden, waarop de erfpacht betrekking heeft, vindt nog overleg plaats met NVLS.

58

*Zijn aan de verlenging van de landingsbaan van vliegveld Lelystad, die wordt overwogen, kosten verbonden voor het rijk?*

Nee.

59

*Wanneer wordt er een oplossing gevonden voor de problematiek rond parallel starten? Zo ja, waaruit bestaat deze oplossing uit? Zo nee, waarom niet?*

De problematiek rond het parallelle starten blijkt dermate complex te zijn dat het Amerikaanse onderzoeksinstituut MITRE is ingeschakeld om enerzijds een oordeel te geven over de aanpak van de LVNL en anderzijds om tot een oplossing te komen. Aangezien het onderzoek nog loopt is nog niet duidelijk hoe de oplossing er uiteindelijk uit zal gaan zien. In november komt de volgende voortgangsrapportage van MITRE. De LVNL heeft wel verscheidene procedures ontworpen als oplossing van het parallel starten, maar na toetsing bleek dat geen van de scenario's aan alle criteria voldeden van de eisen van veiligheid, capaciteit en milieu. MITRE onderzoekt nu alternatieve oplossingen. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de vorderingen van het onderzoek. Overigens heeft het probleem met parallel starten tot op heden niet geleid tot capaciteitsproblemen voor Schiphol.

60

*Welk probleem wordt opgelost met de voorgenomen wet- en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens? Wanneer komt het betreffende wetgevingspakket naar de Kamer?*

Met het wetsvoorstel wordt een aantal problemen opgelost. In de eerste plaats wordt bereikt dat de integrale afweging van lusten en lasten die regionale en kleine luchthavens met zich mee brengen plaats gaat vinden in de regio door het bestuurlijk niveau dat daarvoor is ingesteld: de provincies. Dit sluit aan bij de integrale rol die de provincie als gebiedsregisseur nu al heeft. Voorts bevat het wetsvoorstel bepalingen waardoor besluitvormingsprocedures worden gestroomlijnd. De procedures op basis van de huidige Luchtvaartwet kenmerken zich immers nu door hun lange duur en stroperigheid. Veelal is er nu ook sprake van dubbele besluitvorming (planologische kernbeslissing en aanwijzing). Daaraan maakt het wetsvoorstel een einde. Met betrekking tot de normering voor geluid en externe veiligheid wordt enerzijds aangesloten bij Europese ontwikkelingen door de introductie van de Europese dosismaat voor geluid (Lden); anderzijds wordt voor externe veiligheid aangesloten bij de normstelling zoals die voor andere sectoren in Nederland geldt. Verder krijgt de exploitant van een luchthaventerrein straks meer mogelijkheden dan nu om het gebruik op zijn eigen luchtvaartterrein te reguleren waardoor aangesloten wordt bij de gedachte van de luchthaven als bedrijf. Ook introduceert de nieuwe wetgeving een stelsel van handhaving dat beter is toegesneden op het voorkomen van overschrijdingen van grenswaarden met name in de toekomst dan het huidige stelsel van de Luchtvaartwet. Het wetsvoorstel kan naar verwachting begin 2006 aan de Staten-Generaal worden aangeboden.

61

*Valt een uitbreiding van de zonerings, die nodig is om van Rotterdam Airport een zakenluchthaven te maken, wel of niet binnen de aanwijzing van de nieuwe zone?*

Een van de ontwikkelingsperspectieven voor Rotterdam Airport, die nu op initiatief van de gemeente Rotterdam verder wordt onderzocht, betreft een zakelijke oriëntatie van de luchthaven. Dit heeft als gevolg een geluidszone die groter is dan de huidige geluidszone rond de luchthaven. Verwacht mag worden dat deze zone ook groter is dan een mogelijk nieuwe zone waarbij de geconstateerde technische gebreken aan de huidige zone zijn gecorrigeerd. Een en ander zal overigens pas definitief blijken uit het milieueffectrapport dat de luchthaven thans opstelt.

62

*Wie beslist over een eventuele verzelfstandiging van Rotterdam Airport en het verbreken van de banden tussen Rotterdam Airport en NVLS?*

De NV Luchthaven Schiphol.

63

*In hoeverre betreft u de ambities van de regionale luchthavens in Rotterdam, Lelystad en Eindhoven bij de aangekondigde mainportvisie? In hoeverre kunt u deze regionale ambities sturen nu het beleid voor de regionale velden is gedecentraliseerd?*

Bij de mainportvisie zal ik de betekenis van een of meer regionale luchthavens betrekken voor zover deze van directe invloed is op de ontwikkeling van de mainport. Overigens zal dit ook aan de orde komen bij de behandeling van het wetsvoorstel voor de regionale en kleine luchthavens. Ik ben voornemens dit wetsvoorstel zeer binnenkort bij de Staten-Generaal aanhangig te maken. Met betrekking tot de sturing vanuit het Rijk van de regionale ambities merk ik nu reeds op dat mijn uitgangspunt is dat de lusten en lasten van regionale luchthavens met name regionaal worden gevoeld. Om die reden ben ik voornemens het bevoegd gezag met betrekking tot deze luchthavens ook daar neer te leggen, namelijk bij de provincies. In het geval er sprake is van een nationaal belang zal het Rijk hierover in overleg treden met de betreffende provincie. Dit is overigens in de huidige bestuurlijke verhoudingen ook het geval. Voor het onverhoopte geval van een conflict bevat het wetsvoorstel een mechanisme hoe daarmee om te gaan.

64

*Op welke wijze wilt u samenwerking tussen de verschillende instituten zoals TNO en NLR bevorderen op het gebied van luchtvaart en luchthavens? Op welke wijze helpt u deze instituten om hun kennis op dit gebied ook internationaal in te zetten? Op welke wijze wilt u hierbij de uitkomsten van de commissie Wijffels implementeren? In hoeverre is hierover overleg met het kennisplatform?*

In het kader van de implementatie van het kabinetsstandpunt over de uitkomsten van het advies van de commissie Wijffels zijn rijksbreed kennisvragen op het gebied van lucht- en ruimtevaart opgesteld. Hiervoor zijn een groot aantal verschillende bronnen geraadpleegd, waaronder kennisplatforms en luchtvaartpartijen. Het NLR heeft deze kennisvragen vertaald in onderzoeksvorstellen. Deze voorstellen worden door de overheid beoordeeld met als aandachtspunten onder andere: is het NLR de juiste kennisaanbieder en als er meerdere kennisaanbieders zijn zoals TNO, hoe wordt overlap voorkomen; welke grote faciliteiten zijn nodig, wat is de internationale context etc. Dit wordt in goed overleg gedaan met

een regiegroep die rijksbreed de implementatie van Wijffels coördineert. Door het onderzoek dat de overheid op bepaalde kennisterreinen aan de instituten vraagt voor de middellange en lange termijn worden deze instituten instaat gesteld om deel te nemen aan Europese projecten. Bovendien kan het NLR door verkregen kennis internationaal opdrachten verwerven.

65

*Waarom betaalt het rijk jaarlijks bijna € 4 mln aan de groenvoorziening Schiphol?*

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

66

*Waaruit bestaat het programma «Transumo»?*

Een transitie naar duurzame mobiliteit vraagt om een nieuwe, gezamenlijke aanpak van overheid, bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en universiteiten. Zij moeten niet alleen innovatieve oplossingen bedenken, maar deze ook daadwerkelijk in de praktijk toepassen. In de Stichting Transumo (TRansition SUstainable MObility) werken meer dan 150 publieke en private partijen samen aan kennisontwikkeling die voor innovaties nodig is. Uitgangspunt is een gezamenlijke vraagarticulatie: projecten komen alleen in aanmerking voor subsidie als overheden, marktpartijen en kennisinstituten gezamenlijk bijdragen. Het werkkterrein is personenvervoer, goederenvervoer en logistiek, verkeersmanagement en infrastructuur.

De participanten van Transumo hebben zelf € 30 miljoen beschikbaar gesteld om een groot aantal activiteiten van Transumo te realiseren. Vanuit het subsidieprogramma Besluit subsidies investeringen in de kennisinfrastructuur (Bsik), bedoeld voor vernieuwende initiatieven die maatschappelijke problemen helpen oplossen, heeft het Kabinet eveneens € 30 miljoen toegezegd. Het kennisontwikkelingsprogramma loopt van 2004 tot en met 2009. De eerste projecten zijn in het najaar van 2004 van start gegaan.

Het programma Transumo is opgedeeld in 5 onderling samenhangende aandachtgebieden, zogenaamde clusters. In de clusters komen projecten tot stand waarbij het accent ligt op:

Personenmobiliteit: het inbrengen van klantgerichtheid in mobiliteit.

Goederenvervoer: innovatieve multimodale transportnetwerken.

Verkeersmanagement: de integraliteit (weg, voertuig, bestuurder, beheerder) van de verkeersmanagementsystemen.

Infrastructuur: de ontwikkeling van nieuwe organisatorische en financiële arrangementen voor de realisatie van duurzame infrastructuur.

Transitiemanagement: de publieke en private managementen organisatievraagstukken rond innovaties in mobiliteit.

Transumo heeft een eigen website: [www.transumo.nl](http://www.transumo.nl). Hierop worden de actuele projecten en proeftuinen toegelicht.

Zie ook mijn antwoord op vraag 2.

67

*Welke pilotprojecten worden uitgevoerd in het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit?*

Na een vooronderzoek werkt het innovatieprogramma luchtkwaliteit (IPL)-team sinds het voorjaar 2005 aan zes proefprojecten.

1. Effect dynamisch verkeersmanagement op basis van het luchtbericht. Een betere doorstroming van het verkeer verlaagt namelijk ook de uitstoot van uitlaatgassen. Zodra de luchtkwaliteit verslechtert, kunnen verkeersmaatregelen worden genomen via instructies aan de weggebruiker op de panelen boven de weg.
2. Effect op luchtkwaliteit bij nat reinigen of sproeien snelwegen. Het opwervelen van fijn stof op de snelweg zorgt voor verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit opwervelen kan worden tegengegaan door het wegdek te sproeien of nat te vegen.
3. Effect optimalisatie geluidsschermen op luchtkwaliteit. Geluidsschermen met eventuele aanpassingen langs snelwegen kunnen ook helpen de luchtkwaliteit op en langs de snelwegen te verbeteren.
4. Effect van vegetatie langs snelwegen op luchtkwaliteit. Bepaalde bomen en struiken kunnen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof verminderen. Dit gebeurt via filtering en opstuwning van de lucht. Het IPL-team zoekt naar het optimale beplantingssysteem langs snelwegen.
5. Katalytische afbraak van NO<sub>x</sub> langs snelwegen. Titaniumdioxide (TiO<sub>2</sub>) kan het schadelijke stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) van uitlaatgassen afbreken. Titaniumdioxide kan in straatklinkers worden verwerkt of door middel van een coating worden aangebracht op gebouwen of geluidsschermen.
6. Lichte overkappingen en reinigen lucht. Door wegen te overkappen kan directe emissie naar de omgeving worden voorkomen. Een lichtgewicht overkapping is vele malen goedkoper dan de aanleg van een tunnel. Cruciaal voor de haalbaarheid van deze innovatie is de combinatie met het afzuigen en reinigen van de lucht.

68

*Welke CO<sub>2</sub>-besparing wordt verwacht van het concept «Het Nieuwe Rijden»? Hoe is dit onderbouwd?*

Voor Het Nieuwe Rijden 1e en 2e fase tezamen wordt een CO<sub>2</sub>-besparing verwacht van 0,8 Mton in 2010. De activiteiten binnen het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) zijn gericht op vier onderdelen: in-car-apparatuur, rijbewijsbezitters, rijopleiding en onderzoek.

Van de eerste drie onderdelen zijn prognoses gemaakt. Jaarlijks wordt een evaluatie- en monitoringrapport opgesteld en voor 2004 was de CO<sub>2</sub>-besparing 0,2 Mton. De kosteneffectiviteit ligt met € 7 per vermeden ton CO<sub>2</sub>-emissie zeer gunstig.

Voor 2005 wordt een hogere CO<sub>2</sub>-besparing verwacht omdat de gevolgen van de brede publiekscampagne voor radio en televisie zullen doorwerken. Uit het trackingonderzoek van de publiekscampagne blijkt dat 22% de rijstijl van Het Nieuwe Rijden toepast en dat tweederde deel van het publiek bekend is met Het Nieuwe Rijden en zich positief opstelt ten aanzien van de rijstijl.

Door de zojuist door mij goedgekeurde 3e fase van Het Nieuwe Rijden (Meerjaren Programma 2006–2010 ad € 15,5 miljoen) zal de totale CO<sub>2</sub>-reductie van de drie fasen in 2010 toenemen tot 1,5 Mton. In HNR 3e fase zal behalve op het brede publiek ook ingezoomd worden op de doelgroepen aspirant rijbewijsbezitters, rijbewijsbezitters, wagenparkbeheerders, bedrijven, overheden en netwerkorganisaties (branches en consumentenorganisaties).

Een afname van 1,5 Mton CO<sub>2</sub> betekent een reductie van 4% ten opzichte van de streefwaarde voor verkeer en vervoer van 38 Mton in het jaar 2010.

69

*Wanneer zal de fasering van het project GIS-3 bekend worden?*

Medio 2006 wordt de fasering van GIS-3 bekend. Na het besluit om GIS-3 te laten uitvoeren (brief 31 augustus 2005) is in de tweede helft van 2005 gewerkt aan het in detail formuleren van de randvoorwaarden voor de uitvoering van GIS-3. Dit vormt de basis voor de werkzaamheden van RWS-NH die in 2006 een aanvang zullen nemen. Een van de eerste activiteiten is het onderzoeken en vervolgens vaststellen van het zogenaamde isolatieprogramma (conform het RGV) en de bijhorende fasering van uitvoering.

70

*Aangegeven wordt dat bij 31,7% van de uitgevoerde transportinspecties naar goederenvervoer van gevaarlijke stoffen een overtreding wordt geconstateerd. Welke gevaren levert dit voor de externe veiligheid? Welke prestatie-indicatoren worden hierbij gehanteerd?*

Het vermelde jaarcijfer over 2004 heeft betrekking op overtredingen van de regelgeving, die is geschreven ten behoeve van de interne veiligheid. Dat wil zeggen de veiligheid van de personen die bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het betreft voor een belangrijke deel voorschriften over stuwage. Het cijfer heeft dan ook geen verband met de externe veiligheid in termen van risico's van slachtofferschap voor burgers die zich in de omgeving van vervoerstromen of vervoermiddelen bevinden.

De prestatie-indicatoren op het gebied van externe veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen bij artikel 33.01 van mijn begroting, zoals de *Effectgegevens ruimtebeslag in km<sup>2</sup> van het gebied langs transportroutes binnen de plaatsgebonden risicocontour 10<sup>-6</sup> per jaar* (dit is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen hoger is dan 1 op het miljoen per jaar).

Op 11 oktober 2005 heeft de ministerraad op mijn voorstel ingestemd met de verzending naar de Tweede Kamer van de beleidsnota Vervoer gevaarlijke stoffen. Deze beleidsnota behandelt o.a. de genoemde externe veiligheid uitvoerig en bevat een aantal voorstellen over hoe de externe risico's beheersbaar kunnen zijn. De belangrijkste keuze wordt gevormd door de inrichting van een basisnet waarlangs het vervoer van gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden.

71

*In hoeverre is de Inspectie Verkeer en Waterstaat voldoende toegerust om de haar opgedragen activiteiten uit te voeren, mede naar aanleiding van berichtgeving in de pers, zoals in het bericht «Toezicht op luchtvaart onvoldoende» uit de Volkskrant van 3 oktober 2005?*

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft een reactie gegeven op het Veiligheidsonderzoek Schiphol 2005 waaraan in het betreffende artikel in de Volkskrant van 3 oktober 2005 wordt gerefereerd. Ik verwijs daarbij naar mijn brief van 8 november 2005 met kenmerk DGTL/05.008374 met de inhoudelijke reactie naar aanleiding van het rapport «Veiligheidsonderzoek Schiphol door VACS». Tevens verwijs ik naar de reactie die de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van BZK, heeft gegeven op de uitlatingen van de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die onder andere betrekking hadden op de bezuinigingen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in relatie tot het toezicht dat kan worden verwacht. (zie brief met kenmerk IVW/2005/1245).



72

*Is de digitale tachograaf vanaf 1 januari 2006 verplicht in alle Lidstaten van de Europese Unie?*

Nee, de oorspronkelijke Europese invoeringsdatum van de digitale tachograaf voor bepaalde typen nieuwe voertuigen was 5 augustus 2004. Op die datum waren fabrikanten en een groot aantal lidstaten nog niet klaar voor de invoering van de digitale tachograaf. De Europese Commissie heeft daarop een brief gestuurd aan alle lidstaten om de invoering met een jaar uit te stellen. In de Transportraad van 27 juni 2005 hebben de lidstaten van de Europese Unie en Europese Commissie zich voorstander getoond van nog enkele maanden (na 5 augustus 2005) uitstel. Naar aanleiding van de Transportraad van 27 juni 2005 heeft de Europese Commissie aangegeven dat zij tot 31 december 2005 geen maatregelen zullen nemen tegen lidstaten die geen invulling geven aan de verplichting tot inbouw.

De voor alle EU lidstaten geldende nieuwe invoeringsdatum zal vastgesteld worden in de naar verwachting begin december af te ronden conciliatieprocedure van de herziene verordening rijen rusttijden in het wegvervoer. De Nederlandse overheid kan nu al de benodigde taken (zoals uitgifte kaarten en ijking) uitvoeren en het bedrijfsleven kan de digitale tachograaf in nieuwe voertuigen inbouwen. Nederland zal zich aan de verplichting tot inbouwen van digitale tachografen houden vanaf de juridisch bindende datum.

73

*Wat is de oorzaak van de sterke afname van de uitgaven voor het programma «Leven met Water», zoals blijkt onder 14.01.07 in de tabel «Was-Wordt» op pagina 184 e.v.?*

Het project Leven met Water is onderdeel van de ICES-KIS3 kennisimpuls uit 2003. De uitvoering van het programma wordt gestimuleerd via subsidieverstrekking en is geregeld in het zgn. Bsik-besluit (Staatsblad 2002, 649). Voor het programma Leven met water gaat het in de periode 2004–2009 om een totaal beschikbaar bedrag van € 22 mln. De jaarlijks beschikbare bedragen zijn conform de wens van het programma (en de commissie van Wijzen) en zijn daardoor niet gelijkmatig over de periode verdeeld. Reden hiervoor is dat ernaar gestreefd wordt de inhoudelijke werkzaamheden voor 2009 af te ronden teneinde het jaar 2009 effectief te kunnen gebruiken voor de overdracht van opgedane kennis en ervaring.

74

*Wanneer kan het overzicht van de stoffen in relatie met de opzet van het monitorbewijsprogramma worden verwacht, dat de staatssecretaris in het algemeen overleg over de Kaderrichtlijn Water op 19 april 2005 aan de Kamer heeft toegezegd?*

De lijst van prioritaire stoffen die in heel Europa gemeten moeten worden bevat 33 stoffen en stofgroepen. Voor Rijn, Maas en Eems zijn de eerste lijsten van stroomgebiedrelevante stoffen vastgesteld. Voor de Schelde vindt daar nog overleg over plaats. Daarnaast gelden er nog verplichtingen ten aanzien van de stoffen genoemd in richtlijn 76/464. De concrete monitoring ten aanzien van ecologische kwaliteitselementen bevindt zich in een afrondende fase. Het komende jaar zal er worden proefgedraaid zodat eind 2006 het programma formeel kan worden vastgesteld en aan de EU-commissie kan worden gemeld.