

Vergaderjaar 2005–2006

**30 300 XII**

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

**Nr. 41**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 april 2006

Hierbij zend ik u, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een overzicht van de stand van zaken van de nog openstaande moties voor Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg dat gepland staat voor 5 april a.s. Deze brief is een actualisering van de brief van 30 november 2005 (kamerstuk 30 300 XII, nr. 14).

Ik maak in deze brief onderscheid tussen moties:

1. waarvan de uitvoering nog onderhanden is;
2. die zijn uitgevoerd.

Over de uitvoering van de moties die zijn ingediend tijdens de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat XII en Infrastructuurfonds op 6 en 7 december 2005, en de MIT/SNIP-behandeling van 12 december 2005 heb ik u reeds geïnformeerd op 7 februari 2006 (kamerstuk 30 300 XII/30 300 A, nr. 37).

#### **Ad 1**

Hieronder volgt het overzicht van die moties waarvan de uitvoering nog onder handen is. Ik schets kort de stand van zaken en, indien van toepassing, verwijs ik naar de brieven die ik daarover gestuurd heb.

#### **De motie Van Hijum c.s. over het onthouden van goedkeuring aan het vervoerplan van de NS (22 026, nr. 224)**

Deze motie is een van de uitgangspunten bij de beoordeling van de voorgenomen dienstregeling, zoals de Kamer in de brief van 7 november 2005 (kamerstuk 29 984, nr. 18) is gemeld.

De staatssecretaris heeft met uw Kamer in het Algemeen Overleg op 23 februari 2006 (kamerstuk 29 984, nr. 45) en het Voortgezet Algemeen Overleg op 16 maart 2006 gesproken over de uitgangspunten ten aanzien van de voornemens en plannen van de NS voor de nieuwe dienstregeling per 2007. In het VAO van 16 maart 2005 heeft de staatssecretaris boven-

dien geschetst in welk stadium het proces van overleg zich bevindt en welke stappen daarin nog gezet moeten worden.

**De motie Dijkema c.s. over het geven van definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België (22 026 nr. 228)**

HSA en NMBS zijn bezig hun samenwerkingsovereenkomst af te ronden. Daarna vindt toetsing door VenW plaats. Ik heb uw Kamer aangegeven dat HSA en NMBS de uitkomsten van de onderhandelingen met België ongewijzigd overnemen in hun samenwerkingsovereenkomst. Ik verwacht dat deze overeenkomst binnen enkele maanden gereed is en uw Kamer dan haar definitieve instemming zal verlenen met de uitkomsten van de onderhandelingen met België.

**De motie Hofstra/Dijkema over een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen (22 026, nr. 231)**

Na afronding van de hiervoor genoemde samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS start de procedure tot wijziging van de concessieovereenkomst. Uw Kamer (motie van Hijum c.s. 22 026, nr. 224) heeft mijn uitgangspunten voor de beoordeling van de nieuwe dienstregeling van NS ontvangen. Zoals aangegeven bij de motie Van Hijum heeft de staatssecretaris die in het VAO van 16 maart uiteengezet.

**Motie lid Hofstra c.s. inzake beheer, onderhoud en exploitatie (22 589, nr. 214)**

Tijdens het AO van 28 september 2005 (kamerstuk 22 589, nr. 254) heb ik groen licht gekregen van de Kamer om met de vier indieners van het voorstel «Betuweroute in bedrijf» in onderhandeling te treden over de exploitatie van de Betuweroute. Op 16 januari 2006 heb ik het onderhandelingsresultaat, zijnde twee MOU's betreffende de exploitatie van de Betuweroute, naar de Tweede Kamer gestuurd (kamerstuk 22 589, nr. 259). In het daarop volgende AO van 14 februari 2006 (22 589, nr. 262) heeft de Tweede Kamer haar bezorgdheid uitgesproken over de verwachte vraaguitval bij het spoorgoederenvervoer als gevolg van de voorgenomen gebruiksvergoeding op zowel de Betuweroute als op het gemengde net. Door de Tweede Kamer is tijdens het AO gepleit voor een geleidelijke fasering van de tarieven van de gebruiksvergoeding ter voorkoming van grootschalige vraaguitval. De Tweede Kamer heeft hierbij aangegeven een herpositionering van de motie Hofstra, die hiervan het gevolg kan zijn, te accepteren. In mijn brief van 20 maart 2006 (kamerstuk 22 589, nr. 263) heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over mijn voornemens ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute. Over de tarieven voor de gebruiksvergoeding ontvangt u op zeer korte termijn een brief. Inzet ten aanzien van de gebruiksvergoeding is daarbij om de vraaguitval zoveel mogelijk te beperken, waarbij conform de uitspraak van de Tweede Kamer de motie Hofstra niet langer leidend is. De motie Hofstra kan mogelijk op de langere termijn weer in beeld komen.

**De motie Snijder-Hazelhoff c.s. over een 100 procent dekking van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap (23 645, nr. 130)**

Ik onderschrijf het belang van toegankelijkheid in het openbaar vervoer: niet alleen van treinen, maar ook het stads- en streekvervoer. Daar spreken we echter van een aanzienlijke hoeveelheid haltes, namelijk 57 000. Op dit moment bespreek ik in het Nationaal Mobiliteitsberaad met de decentrale overheden hoe we het openbaar vervoer zo toegankelijk

mogelijk kunnen maken tegen acceptabele kosten en op een redelijke termijn. Uw Kamer zal ik in april 2006 informeren over de aanpak in het stad- en streekvervoer.

**Motie Van der Vlies verzoekt de regering uiterlijk in januari 2005 te komen met de resultaten van de monitor over het jaar 2004, samen met een analyse van de eventueel geconstateerde knelpunten, en waar nodig een oplossing hier vooraan te dragen (29 200 XVI, nr. 199)**

Inmiddels heb ik op 14 december 2005 (kamerstuk 23 645, nr. 134) met u over dit onderwerp gesproken. In april 2006 zal ik u informeren over mijn plannen met betrekking tot het stads- en streekvervoer en voor deze zomer over het implementatieplan Toegankelijkheid Spoor.

**De motie Mastwijk/Dijksma over verlenging van de looptijd van de personeelsparagraaf (24 036, nr. 315)**

De personeelsparagraaf loopt af op 1 januari 2010. Naar aanleiding van de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en het kabinetsstandpunt daarover hebben de sociale partners in september 2005 het advies uitgebracht om de personeelsparagraaf tot 2017 te verlengen. Ik acht het van groot belang om ook andere partijen, zoals de decentrale overheden, over dit vraagstuk te horen. Zij hebben als concessieverleners namelijk belang bij een goede uitkomst van de discussie over afloop of verlenging van de personeelsparagraaf. Om die reden ben ik bezig met een inventarisatie van de standpunten van de andere betrokken partijen. Ook de NS is een van de gesprekspartijen aangezien de personeelsparagraaf ook voor de NS geldt. Op 24 maart 2006 heb ik daarnaast een gesprek met de verschillende vakbonden gevoerd. Ik zal u 19 april 2006 tijdens het algemeen overleg over het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de Wp2000 de laatste stand van zaken kunnen melden.

**De motie Hofstra c.s. over een gefaseerde aanbestedingsverplichting in de regio Amsterdam (24 036, nr. 316)**

Om deze motie uit te voeren, bereid ik een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 voor. Ik heb zowel de gemeente Amsterdam als het ROA per brief in november 2005 gevraagd welke keuzen gemaakt worden ten aanzien van de randvoorwaarden zoals die worden gesteld in de motie. Daarnaast is mijn ministerie in overleg met de gemeente Amsterdam en het ROA over de wijze waarop voldaan zal worden aan de aanbestedingsverplichting per 2012 en de randvoorwaarden die de motie stelt.

**Gewijzigde motie Buijs c.s. over een schaderegeling voor de visserijsector. Er wordt een plan van aanpak uitgewerkt waarbij een goede (transparante) onderbouwing van de planschadevisserij komt (24 691, nr. 44)**

Wat betreft de schade voor de visserijsector is door de Ministeries van VenW en van LNV gesproken met het Productschap Vis. Het Productschap dringt aan op een aparte schaderegeling voor PMR. Het Rijk is van mening dat de bestaande schaderegeling afdoende is. Met het Productschap is afgesproken om nu eerst de maatregelen voor het zeereservaat in beeld te brengen. Dat gebeurt in het beheerplan dat over enkele maanden gereed zal zijn. Aan de hand van dat beheerplan en op basis van concrete gegevens over de aard en intensiteit van de huidige visserij in het desbetreffende gebied, zal vervolgens in overleg met het Productschap worden gezien of de bestaande schaderegeling voldoende is.

**De motie Van Heteren c.s. over de resultaatverplichting met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten (27 801, nr. 31)**

Er wordt momenteel gewerkt aan een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het basisnet bestaat uit routes waar beperkingen gelden voor het vervoer, routes waar beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen en routes met beperkingen voor beide. De beperkingen voor het vervoer worden vastgelegd in gebruiksruidtes, de ruimtelijke beperkingen in veiligheidszones. Bij het vaststellen van de veiligheidszones wordt rekening gehouden met mogelijkheden voor toekomstige groei. Dit betekent dat de veiligheidszone over het algemeen groter zal zijn dan de huidige PR  $10^{-6}$  contour, zodat de PR contour nog kan schuiven als gevolg van toenemend vervoer. De gebruiksruidte zorgt er echter voor dat de PR  $10^{-6}$  contour niet zodanig op kan schuiven dat zij buiten de veiligheidszone komt. De ambitie is de veiligheidszones te vrijwaren van kwetsbare objecten. Tijdens de uitwerking van het basisnet wordt in kaart gebracht of dit haalbaar en betaalbaar is.

**De motie Van Heteren c.s. over het anticiperen in het externe veiligheidsbeleid op internationale vervoersontwikkelingen (27 801, nr. 33)**

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die eind 2005 aan de Tweede Kamer is aangeboden, wordt onder andere ingegaan op de inrichting van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De corridors in bovengenoemd basisnet zullen zodanig worden gekozen dat de internationale vervoersontwikkelingen kunnen worden geacommodeerd.

**De motie Duyvendak/Gerrens over het voorkomen dat een eventuele vervreemding van de aandelen van NVLS leidt tot salarisverhoging van de directie (28 074, nr. 18)**

Ik verwijs u hiervoor naar mijn collega, de minister van Financiën.

**De gewijzigde motie Van Lith c.s. over een gelijk speelveld en uniforme meetmethode voorwaarden nieuw waterbeleid (28 808, nr. 20 was 16)**

De Tweede Kamer is in de december nota 2005 van de Kaderrichtlijn Water op de hoogte gesteld van de wijze waar op hieraan invulling kan worden gegeven.

Bij de voorbereiding en bij het stellen van nadere regels t.b.v. de uitvoering van de KRW zal worden toegezien op het zo veel mogelijk bereiken van het gelijke speelveld. Deze actie wordt ingevuld t/m 2009 (Stroomgebiedbeheersplannen). Ten aanzien van uniforme meetmethoden bestaat aarzeling, want maatwerk is gewenst en Nederland kan uniformiteit van meetmethoden in Europees verband niet afdwingen. Wel streven we ernaar dat NL niet strenger is dan de andere Europese lidstaten. In die zin is er wel sprake van uniforme aanpak.

**Motie lid Geluk c.s. met het verzoek aan de regering om samen met de provincie Zuid Holland binnen 2 jaar een verkenning op te stellen van een integrale multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding, waarbij veiligheid, nut, noodzaak, maatschappelijk draagvlak, de mogelijkheid van PPS-constructie en een maatschappelijke KBA centraal staan en dit aan de Kamer voor te leggen (29 200 XII, nr. 53 was 37)**

De eerste fase van de verkenning is in januari 2005 aan de Kamer gerapporteerd (brief van 21 januari 2005, kamerstuk 29 800 XII nr. 55). De tweede fase van de verkenning richt zich op het verkrijgen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak en op nut en noodzaak. Het onderzoek naar de ruimtebehoefte wordt uitgevoerd binnen de context van het Zuidvleugeldebat waarin de provincie Zuid-Holland het voortouw heeft. De voortgang van de verkenning is daarmee afhankelijk van de snelheid waarmee dat debat gevoerd kan worden. De Tweede Kamer wordt in het voorjaar 2006 door de minister van VROM en de staatssecretaris geïnformeerd over de voortgang en de relatie met ruimtebehoefte in de Zuidvleugel.

**De gewijzigde motie Hofstra c.s. over het project Haak om Leeuwarden (29 200 XII, nr. 100 was nr. 90)**

De gemeente Leeuwarden is leidend in de trajectnota/MER. In de afgelopen periode zijn aanvullende analyses uitgevoerd hetgeen geresulteerd heeft in aanzienlijke kostenreducties. In de aangepaste trajectnota is de door de regio gewenste nieuwe autoweg 2x2 (midden oost) opgenomen voor € 202 miljoen. Uitgaande van € 152 miljoen rijksbijdrage en € 36 miljoen regiobijdrage is het tekort bij deze oplossing € 14 miljoen. Vanwege de aanzienlijke kostenreducties heb ik in overeenstemming met de minister van VROM besloten de trajectnota per 20 januari 2006 vrij te geven voor inzage, met de aantekening dat het wenselijk is om in het vervolgproces nader onderzoek te doen naar verdere kostenreducties. Na 20 mei 2006 kan dan het standpunt worden bepaald door de ministers van VenW en van VROM, waarover uw Kamer zal worden geïnformeerd.

**Motie van de leden Hessels en Hofstra niet overgaan tot reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, voordat de in het ontwerp-tracebesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd (29 579, nr. 14 was nr. 11)**

Ik heb in het debat op 7 juni 2005 uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld over de IJzeren Rijn, naar aanleiding van de arbitrage-uitspraak. Daarbij heb ik gesteld dat ik de motie Hessels/Hofstra beschouw als een stevige steun in de rug voor mijn beleid, en dat ik zeker van plan ben om die motie uit te voeren. Tot mijn genoegen eindigde dat debat met volledige overeenstemming tussen uw Kamer en mij over de nu te volgen benadering in het dossier IJzeren Rijn. In het najaar van 2005 heeft een aantal gemeenten in Nederland en Vlaanderen samen duidelijk gemaakt, ook aan uw Kamer, hoeveel moeite zij hebben met de reactivering van de IJzeren Rijn door hun gemeente; die zorgen sluiten aan bij het dictum van de motie Hessels/Hofstra en versterken deze. In december 2005 heb ik een kennismakingsgesprek gehad met de nieuwe Belgische staatssecretaris Tuybens, die onder andere het dossier IJzeren Rijn beheert. Ik heb in dat gesprek de lijn gevolgd die ik in het debat met uw Kamer op 7 juni 2005 heb uiteengezet, inclusief die van de motie Hessels/Hofstra. De heer Tuybens en ik hebben toen afgesproken dat op ambtelijk niveau tussen de betrokken ministeries de instelling van een «deskundigengroep» nader uitgewerkt en voorbereid zal worden, ter besluitvorming op bewindsliedenniveau. Die «deskundigengroep» zal, op

basis van de arbitrage-uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage, de feitelijke kostenverdeling tussen beide landen concreet moeten uitwerken. De bedoelde ambtelijke voorbereidingen lopen inmiddels.

**De motie Hofstra c.s. over een zowel absolute als relatieve verhoging van de bijdrage uit het FES aan het Infrastructuurfonds (29 644, nr. 27)**

Deze motie zal worden meegenomen in het advies dat de Studiegroep Begrotingsruimte medio 2006 zal uitbrengen ten behoeve van het nieuwe regeerakkoord.

**De motie Hofstra c.s. over het zo spoedig mogelijk op de juiste capaciteit brengen van de hoofdverbindingssassen (29 644, nr. 28)**

In de brief van 16 december 2005 (kamerstuk 29 644, nr. 60) over de PKB Nota Mobiliteit heb ik aangegeven dat de motie van de leden Hofstra, van Hijum en Hermans, om voor de hoofdverbindingssassen een aantal uitgangspunten vast te stellen, verwerkt is. Gegeven de prioriteit voor deze hoofdverbindingssassen, is op pagina 146, in de paragraaf «Benutten en uitbreiden capaciteit HWN» toegevoegd dat wetgeving en procedures bij aanleg van nieuwe wegen zullen worden vereenvoudigd. Daar is eveneens aandacht besteed aan het streefbeeld voor hoofdverbindingssassen van 2x3 rijstroken. Ontvlechting tussen lokaal en langeafstandsverkeer is als oplossing voor congestie op hoofdverbindingssassen rond stedelijke gebieden aangegeven in de tweede alinea van deze paragraaf. Dit wordt meegenomen in een op te starten onderzoek naar doelgroepstroken, zoals toegezegd bij de kamerbehandeling van de Nota Mobiliteit. Tot slot heb ik in de paragraaf «Beheer en onderhoud», de koppeling tussen onderhoud en geplande uitbreidingen aangegeven. Het jaarlijkse MIT geeft de nadere invulling aan van de uit te breiden infrastructuur en de tijdsplanning daarvan.

**De motie Slob c.s. over een «systeemsprong» voor de infrastructuur (29 644, nr. 34)**

Op 16 december 2005 heb ik een brief aan uw Kamer gestuurd met betrekking tot de Nota Mobiliteit. De motie van de heer Slob c.s. heb ik overgenomen als extra actie in de Uitvoeringsagenda. De motie leidt derhalve niet tot wijziging van de PKB. In het najaar van 2006 ontvangt uw Kamer een notitie over de ins en outs van landelijke invoering van 25Kv en ERTMS.

**De motie Van Hijum c.s. over netwerkanalyses voor een integrale en effectieve aanpak van verkeersknelpunten (29 644, nr. 53)**

De netwerkanalyses worden uitgevoerd in samenwerking tussen rijk en regionale partijen in het gebied. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIT 2006 van november 2005 heb ik met de regionale bestuurders afgesproken de netwerkanalyses op 1 augustus 2006 af te ronden. Daarna zullen op basis van de resultaten van de netwerkanalyses in oktober 2006 bestuurlijke overleggen plaatsvinden.

Ik zal uw Kamer dit voorjaar een brief sturen, waarin wordt ingegaan op de stand van zaken rond alle netwerkanalyses. Daarnaast zal ik de resultaten van alle uitgevoerde netwerkanalyses rond Prinsjesdag in een brief aan u aanbieden. Tenslotte zal ik u rond 1 november 2006 (voor de begrotingsbehandeling) per brief informeren over de gezamenlijke afspraken die in de verschillende bestuurlijke overleggen worden gemaakt.

**De motie Hofstra/Van Hijum over de stelselwijziging ten behoeve van «Anders betalen voor Mobiliteit» als groot project (29 644, nr. 55)**

De stelselwijziging die nodig is ten behoeve van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt beschouwd als een groot project. Met mijn brief van 8 maart 2006 heb ik u over het werkprogramma «Anders Betalen voor Mobiliteit» geïnformeerd. Zowel over de middellange termijn (2007 tot invoering) als over de concrete stappen voor de korte termijn (2006–2007). De motie zelf kan ik niet uitvoeren, het is immers een opdracht van de Kamer aan zichzelf. Ik verwacht dat ik met het werkprogramma een voorzet heb gegeven voor hoe u en ik invulling kunnen geven aan de procedure voor grote projecten.

**Motie Van Velzen c.s. over het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies (29 667, nr. 7)**

Ik heb in het AO van 29 juni 2005 (kamerstuk 30 175, nr. 9) toegelicht dat de Europese Commissie zich voorgenomen had om een Mededeling te publiceren waarin deze problematiek aan de orde komt. Inmiddels is deze Mededeling gepubliceerd. Hierin stelt de Commissie dat Emissiehandel een kosteneffectieve mogelijkheid lijkt om de emissies van de internationale luchtvaart te reduceren, maar dat zij de mogelijkheid om andere marktconforme maatregelen te nemen wenst open te houden. Het kabinet steunt dit standpunt. Gezien de posities die andere landen bij de discussie rond deze Mededeling hebben ingenomen, lijkt het echter niet waarschijnlijk dat heffingen op emissies en/of een kerosine accijns op korte termijn in Europa ingevoerd zullen worden. De Commissie heeft een werkgroep ingesteld, die de consequenties van de Mededeling verder moet uitwerken. Deze werkgroep dient in het voorjaar van 2006 rapport uit te brengen. De Kamer zal nog nader geïnformeerd worden over deze Mededeling en het resultaat van de Werkgroep.

**Motie Hofstra over de toekomstige verkeersstructuur rond Almere (29 800 A, nr. 27)**

De motie is aangehouden. Dit onderwerp is gekoppeld aan de besluitvorming door het Kabinet over het programma Noordvleugel. Deze besluitvorming vindt nog voor de zomer plaats. Het volgende is daarbij relevant: *Verstedelijking Almere*: In december 2005 hebben rijk en regio afgesproken om een zogeheten «business case» te starten naar de stedelijke ontwikkeling van Almere. De resultaten van deze studie zijn in april beschikbaar.

*Planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere*: De planstudie bevindt zich in de fase van afweging van alternatieven en varianten. De Alternatieven- en Variantennota is in januari 2006 gepubliceerd. Hierover is een consultatieronde gehouden. De resultaten hiervan worden opgenomen in het consultatiedocument dat eveneens in april 2006 gereed is.

**Motie Van der Staaij c.s. over het financieringstekort inzake de verruiming van het Wilhelminakanaal (29 800 A, nr. 37)**

Ik heb tijdens het Nota-overleg met uw Kamer over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) op 12 december jl. (kamerstuk 30 300 A, nr. 50) bevestigd dat ik de motie van de heer Van der Staaij c.s. over de verruiming van het Wilhelminakanaal zal uitvoeren zoals de Kamer dat wenst. Concreet vraagt de motie om het uitvoeren van de zogenaamde «Visievariant». De met deze variant gemoeide investeringskosten zijn recent geraamd op € 71,6 miljoen. In het MIT is voor de uitvoer-

ring van dit project een taakstellend Rijksbudget van maximaal € 52 miljoen beschikbaar. Tezamen met de bijdragen die toegezegd zijn door de gemeente Tilburg en de kanaalgebonden bedrijven in Tilburg resteert een dekkingstekort van € 12,4 miljoen. Ik heb het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant in januari schriftelijk gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken om het resterende tekort vanuit de regionale partijen te financieren. Zodra daar meer duidelijkheid over is, wil ik met de betrokken regionale partijen nadere afspraken maken over de feitelijke uitvoering van het project.

**Motie Dijkma c.s. start experiment in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen (waarin opgenomen WVG, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer (29 800 XII, nr. 15)**

De Kamer is op 1 maart jl. en eerder op 2 december en 28 en 3 november 2005 (TK, 29 538 nrs. 32 t/m 35) geïnformeerd over de voortgang bij de voorbereiding van experimenten met bundeling van het doelgroepenvervoer en de context daarvan. Nadere informatie over de selectie en ondersteuning van experimenten hoop ik uw Kamer dit voorjaar te kunnen geven. Eén van de doelstellingen van de experimenten is om de mogelijkheden te verkennen en het stimuleren voor samenwerking tussen verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Daarbij wil ik zo veel mogelijk aansluiten bij bestaande initiatieven op decentraal niveau en beoog ik deze te versnellen.

**Motie Van Lith. In planstudie naar oplossing blauwalgen in Volkerak-Zoommeer prioriteit geven aan:**

- mogelijkheden inlaten zout water;
- duurzame zoetwatervoorziening landbouw;
- kba huidige/benodigde infra ten behoeve van scheiding zout en zoet water;
- Kamer voor 1/5/2005 informeren (29 800 XII, nr. 21).

De planstudie MER wordt momenteel opgesteld; de punten uit de motie hebben een belangrijke plaats in het MER. Zo is het alternatief Zout één van de twee te onderzoeken alternatieven. In dit alternatief zal het zoute water vanuit de Oosterschelde via het Krammersluizencomplex en/of een doorlaatmiddel in de Philipsdam worden ingelaten. Tevens is aangegeven dat in het MER aandacht zal worden besteed aan alternatieven voor de toekomstige zoetwatervoorziening voor de landbouw. Tenslotte is er ook een kosten-batenanalyse (KBA) uitgevoerd. Daarin is ook het zoet-zout-scheidingsstelsel in de Krammersluizen meegenomen. De planstudie/MER is naar verwachting medio 2006 gereed.

**Motie leden Hermans/Hofstra. Bewerkstelligen dat de kosten-effectiviteitanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd, getoetst wordt door CPB en aan TK wordt gestuurd (29 800 XII, nr. 22)**

Ik verwacht de uitkomsten van het IBO Beheer en Onderhoud in het voorjaar van 2006 te zullen ontvangen. De grote hoeveelheid informatie en het verwerken daarvan hebben een vertraging tot gevolg gehad.

**Motie leden Hermans/Hofstra. Bewerkstelligen dat op korte termijn een afweging van kosten/baten t.a.v. onderhoud vaarwegen wordt opgesteld, getoetst door CPB en aan TK wordt gestuurd (29 800 XII, nr. 23)**

Zoals reeds hierboven gemeld verwacht ik de uitkomsten van het IBO Beheer en Onderhoud in het voorjaar van 2006 te zullen ontvangen. De grote hoeveelheid informatie en het verwerken daarvan heeft de oorspronkelijke planning vertraagd.

**Motie Gerkens. Gevraagd om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen (29 800 XII, nr. 29)**

Overeenkomstig de toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat is het beleid onderzocht dat andere Europese Staten voeren ten aanzien van het stimuleren van een stillere vloot. Onderzocht is:

- mondiaal en Europees overleg en overeengekomen beleid;
- maatregelen die Europese luchthavens nemen, soms in samenspraak met lokale en landelijke autoriteiten, zodat een stillere vloot wordt gestimuleerd.

Voor wat betreft het mondiale en Europese beleid blijkt dat er aanzienlijke resultaten zijn geboekt. Er zijn mondiaal standaarden voor stillere vliegtuigen overeengekomen, en oude lawaaiige vliegtuigen worden niet meer toegelaten in de Europese Unie.

Voor wat betreft de getroffen maatregelen kan worden geconcludeerd dat Schiphol, in vergelijking met andere Europese luchthavens, een relatief breed pakket van maatregelen heeft doorgevoerd om de geluidsoverlast terug te dringen.

In het kabinetsstandpunt over Schiphol dat in april aan de Kamer wordt aangeboden, zal worden ingegaan op het beleid voor geluidsarmere vliegtuigen.

**Motie Van der Staaij c.s. Plan van aanpak presenteren om vijf belangrijke vaarwegprojecten die COV heeft geselecteerd versneld uit te voeren en dit voor MIT-behandeling naar TK sturen (29 800 XII, nr. 34)**

De vijf door het COV genoemde projecten zijn onderdeel van het MIT-vaarwegenprogramma. In mijn brief van 9 december 2004 (kamerstuk 29 800 XII, nr. 42) ben ik ingegaan op bovengenoemde motie. Voor drie van de vijf projecten zijn er wellicht mogelijkheden voor versnelling. De stand van zaken is als volgt:

1. Renovatie sluizen 4, 5 en 6 Zuid-Willemsvaart: dit project is in het MIT 2006 overgegaan van de Verkenning- naar de Planstudiefase. Ik heb op 7 juli 2005 een Memorandum van overeenstemming gesloten met de Provincie Noord-Brabant. Daarin hebben we afgesproken dat uiterlijk 1 juli 2006 zekerheid moet zijn over de regionale bijdrage. Indien op dat moment duidelijkheid bestaat over de financiële dekking, kan de uitvoering in 2007 starten. Dat zou een versnelling betekenen van tenminste 8 jaar.
2. Ombouw keersluis Zwartsluis: realisatie van dit project is voorzien vanaf 2009. Deze uitvoeringsplanning is gebaseerd op de tijd die gemoeid is met het doorlopen van de planologische procedures, vergunningsverlening en contract-vorming. Afhankelijk van de te kiezen aanbestedingsprocedure en bijdragen vanuit de regio is het mogelijk om uitvoering met maximaal een half jaar te versnellen. Ik ben bereid om daar samen met de regio naar te kijken.
3. Verruiming De Zaan: De Zaan is in beheer van de Provincie Noord-Holland die daarmee verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de

planstudie naar de knelpunten op deze overige vaarweg. Ik heb eerder aangegeven onder voorwaarden bereid te zijn tot een Rijksbijdrage in de periode na 2010. Ik heb begrepen dat de Provincie de planstudie nog dit jaar zal opleveren. Zodra de planstudie beschikbaar is, zal ik beoordelen of deze voldoet aan de eisen die ik ook stel aan planstudies voor Rijksvaarwegen. Indien ik met de regio tot overeenstemming kan komen over de totale financiering en de oplossing van de knelpunten, ben ik bereid te kijken naar de mogelijkheden voor versnelde uitvoering. Ik verwacht daarbij een substantiële regionale bijdrage.

4. Overnachtinghaven Lobith: uitvoering is voorzien in 2008. Gelet op de zorgvuldigheid waarmee de planologische en milieuprocedures moeten worden doorlopen, lijkt versnelling van dit project, ondanks de mogelijkheden voor PPS, niet haalbaar.
5. Verruiming Wilhelminakanaal: voor dit project verwijs ik naar de stand van zaken omtrent motie 37 van de heer Van der Staaij.

**Motie van de leden Van Gent en Kruijssen verzoekt de regering het actuele overzicht te geven van plannen en ideeën van ProRail voor sluiting van overwegen in de periode 2005–2007, waarbij per plan/idee is aangegeven:**

- **in welk stadium van de besluitvorming het zich bevindt;**
- **wat de ongevalgeschiedenis is van de betreffende overweg (exclusief suïcide);**
- **hoe het voldoet aan proportionaliteit en effectiviteit;**
- **welke alternatieven zijn onderzocht met welk resultaat;**
- **welke gelden eventueel door ProRail worden betaald en waartoe die worden benut;**
- **in hoeverre en op welke wijze door ProRail overleg is gevoerd met de recreatieve belangenorganisaties (29 892, nr. 9).**

Tijdens het VAO Wandelbeleid op 8 november 2005 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2005–2006, nr. 18 blz. 1073–1079) heb ik voorgesteld de motie aan te houden in verband met de toezending eind november 2005 van de uitwerking van de motie Hofstra c.s. en het geactualiseerde Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO). Ik heb destijds toegezegd de in de motie gemelde punten in deze stukken mee te nemen. Deze toezegging van mijn kant was voor mevrouw Van Gent reden om de motie voor twee maanden aan te houden. Gelet op de bespreking van het PVVO tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 22 februari 2006 en de daarin door mij gedane toezeggingen, en mijn brief van 20 maart 2006 (kenmerk DGP/SPO/u.06 00666) aangaande de situatie van 41 recreatief belangrijke overwegen, heb ik de indruk dat in voldoende mate invulling wordt gegeven aan inhoud van deze motie.

**De motie Kruijssen c.s. over een evaluatie van de tussen najaar 2005 en najaar 2006 extra gecreëerde wandelmogelijkheden (29 892, nr. 12)**

In de zomer wordt door VenW en LNV de informatie van de verschillende partijen (zoals waterschappen en Prorail) verzameld. De waterschappen hebben al schriftelijk aangegeven de ontwikkelingen bij te gaan houden. Om de Kamer op tijd te kunnen informeren is aan de verschillende betrokkenen gevraagd de stand van zaken per 1 juli 2006 aan te geven, met een vooruitblik voor de tweede helft van het jaar.

**Ad 2**

De volgende moties zijn inmiddels uitgevoerd.

**De motie Dijkema c.s. over het niet wijzigen van de contractpartijen opdat uitstel van openbare aanbesteding geen nadelige gevolgen zal hebben voor het personeelsbestand van Hermes (23 645, nr. 124)**

Ik heb de morele oproep van de Kamer onder de aandacht van het KAN gebracht. Het KAN heeft toegezegd hiermee rekening te houden. Vanuit VenW zal de behandeling van de onderaannemer en diens personeel als criterium/eis gehanteerd worden bij de beoordeling óf ontheffing van de aanbestedingsverplichting verleend moet worden.

**Motie Hofstra c.s. over een verdubbeling van de N33 (29 800 A, nr. 28)**

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 23 september 2005 (kamerstuk 29 398 nr. 31) heb ik gemeld dat ik het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) heb verzocht het ambitieniveau te verlagen en het uitvoerings- en financieringsplan aan te passen aan het beschikbare budget. Naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg eind november 2005 en in aanloop naar het MIT-overleg van 12 december 2005 heb ik met het SNN afspraken gemaakt om de N33 van Assen tot Zuidbroek te verdubbelen. De afspraken van december 2005 heb ik in een brief van 8 februari 2006 aan het SNN vastgelegd. De beoogde scope bestaat hieruit, dat de N33 zal worden verdubbeld tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook, het knooppunt Zuidbroek wordt uitgevoerd als een volledig klaverblad, en het knooppunt Assen-zuid als een half klaverblad met lusverbinding N33/A28. De totale kosten van de beoogde scope worden geraamd op € 152 miljoen (incl. BTW).

Een bedrag van € 50 miljoen is beschikbaar naar aanleiding van de motie Hofstra. Met de regiobijdrage van € 50 miljoen en € 17 miljoen uit het VenW budget voor groot onderhoud is een bedrag van € 117 miljoen beschikbaar. In december is door mij een extra bijdrage van € 23 miljoen toegezegd, zodat in totaal een budget beschikbaar is van € 140 miljoen. Het taakstellend rijksbudget is gemaximeerd op € 90 miljoen. Daarbij is afgesproken dat de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope (met een investeringsniveau van € 152 miljoen) te realiseren. Verder is afgesproken dat eventuele meevallers gebruikt kunnen worden voor de financiering van het project. Op korte termijn zal ik vaststellen hoe van start te gaan in het kader van de verkorte Tracé/m.e.r. procedure. Deze motie beschouw ik hiermee als afgedaan.

**Motie Van Lith/Geluk over informatie over de te kiezen opties, de verbetering van doelmatigheid en voortgang van samenwerking in de regio (29 428, nr. 3)**

Door de staatssecretaris van VROM is tijdens de Kamerbehandeling van IBO bekostiging waterbeheer op 30 juni 2004 aangegeven dat hij het doel, het vergroten van de doelmatigheid, belangrijker vindt dan het middel (waterketentarief). Het ministerie van VROM werkt samen met mijn ministerie de mogelijkheden om doelmatigheid te vergroten uit, zonder op voorhand uit te gaan van één waterrekening en één tarief in de waterketen. Besloten is vooral in te zetten op initiatieven die door de partijen in de waterketen zelf als kansrijk beschouwd worden. Een rapportage aan de Tweede Kamer over de voortgang van samenwerking in de waterketen is door VROM op 12 juli 2005 opgestuurd (kamerstuk 28 966/29 428 nr. 4). VROM is eindverantwoordelijk voor de verdere uitvoering van de motie. Ik beschouw de motie daarmee als afgedaan.

**De motie Hofstra c.s. over het advies van de Commissie Nouwen over Anders betalen voor Mobiliteit (29 644, nr. 54 was 26)**

Deze motie heb ik integraal overgenomen in het essentiële onderdeel over Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik beschouw de motie hiermee als afgedaan. De inhoud van de motie voer ik uit. Ik verwijs u hiervoor naar mijn brief van 8 maart 2006 (kamerstuk 29 644, nr. 62).

**De motie Hofstra c.s. over het stellen van nadere criteria voor het toestaan van gelijkvloerse overwegen (29 893, nr. 6)**

In mijn brief van 30 november 2005 (kamerstuk 29 893, nr. 20) heb ik uw Kamer, onder andere naar aanleiding van deze motie, nader geïnformeerd omtrent de veiligheid van overwegen. Ik heb er voor gekozen de informatie waar uw Kamer naderhand aanvullend om heeft gevraagd te bundelen en in onderlinge samenhang aan te bieden. De uitwerking van de motie in bovengenoemde brief is behandeld tijdens het AO Spoorveiligheid op 22 februari 2006 (kamerstuk 29 893, nr. 29). De motie is hiermee uitgevoerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs