

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 10

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 oktober 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, 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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (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), Vacature (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

1

Kan worden aangegeven hoe de FES-impuls van € 700 miljoen euro precies in de begroting is verwerkt? Welke projecten uit het MIT worden versneld? Welke extra uitgaven worden uit deze impuls gedekt? En hoe wordt de vrijvallende ruimte in latere jaren benut?

Het door u genoemde bedrag van € 700 mln kan niet exact worden herleid. Waarschijnlijk wordt bedoeld de ophoging van de middelen in de begrotingsperiode t/m 2011 met € 680 mln. Dit betreft enerzijds de toevoeging van FES-middelen ad € 135 mln voor een aantal benuttingsprojecten: programma filevermindering en dynamisch verkeersmanagement (€ 115 mln) en de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op de spoorlijn Gouda–Rotterdam (€ 20 mln). Anderzijds gaat het om een leenconstructie van het FES met het Infrastructuurfonds, waarbij FES-middelen (€ 545 mln) in de periode 2006–2011 worden aangewend om versnellingen in het Infrastructuurfonds mogelijk te maken. De vrijvallende ruimte in het Infrastructuurfonds na 2011 wordt gebruikt om de nu geleende FES-gelden terug te betalen. Op blz. 8 en 9 bij de begroting van het IF is dit nader inzichtelijk gemaakt, waarbij ook is aangegeven op welke wijze de versnelling van € 545 mln is ingezet in de periode 2006–2011 (hoofdwegen, onderhoud weg en spoor, maatregelen primaire waterkeringen en zwakke schakels).

2

Op welke wijze wordt inhoud gegeven aan de motie Koopmans/Kruijssen, waarin wordt gevraagd om de wateropgave in de komende jaren verder in het Investeringsbudget Landelijk Gebied te integreren? Welke bedragen zijn hiervoor beschikbaar en waar staan deze in de begroting voor 2007?

De financiering van het beheer van de regionale watersystemen vindt plaats door de waterschappen. De gemeentelijke wateropgave zal in principe worden gefinancierd vanuit het onlangs geïntroduceerde «verbreed rioolrecht». Het beleid van dit kabinet is gericht op een integrale uitvoering van projecten in het landelijk gebied. In dit licht is het in eerste instantie aan provincies en waterschappen om tot een gezamenlijke programmering te komen. Over de financiering van de wateropgave door de regio is in het NBW het volgende vastgelegd: «Partijen stellen op dat moment (2006) vast wat voor de periode 2007–2015 met een doorkijk naar 2050 de omvang is van de nader uitgewerkte opgave, de financiële gevolgen en de dekking daarvan alsmede de eventuele consequenties voor de lastendruk. Hierbij dragen Rijk, IPO, VNG en UvW zorg voor een wijze van bekostiging en financiering die past bij de wateropgave voor het regionale watersysteem». Op dit moment wordt door genoemde partijen de financiële omvang van de wateropgave (WB21 en KRW) en de gevolgen voor de lastendruk in beeld gebracht.

Vanuit de Infrastructuurbegroting zal vanaf 2007 jaarlijks een bedrag van 3,6 miljoen voor verdrogingsbestrijding naar het ILG worden overgeboekt. Tevens zal in 2010 in totaal 10 miljoen euro aan ILG worden toegevoegd voor de waterbodemsanering in de regionale wateren. In de infrastructuurbegroting is de «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» (ofwel de 100 miljoen regeling) uit het NBW, opgenomen. Deze financiële middelen zijn echter al in projecten belegd en zijn daarom niet in het ILG opgenomen.

3

Klopt het dat in de begroting geen aandacht wordt besteed aan stedelijke distributie? Welke (beleids)voornemens heeft het kabinet ten aanzien van stedelijke distributie? Wat gaat het kabinet met het advies van de Commissie Stedelijke Distributie doen?

Op het gebied van stedelijke distributie is het huidige beleid en de uitwerking hiervan vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Daarin staat dat gemeenten met het bedrijfsleven tot bindende afspraken over de lokale distributiemogelijkheden moeten komen en deze in regionaal verband dienen af te stemmen. Tot augustus 2007 hebben de partijen de tijd om hiermee aan de slag te gaan. Juist lokale afspraken moeten optimaal maatwerk mogelijk maken: in kleinere steden zijn geen venstertijden nodig of ruimere venstertijden mogelijk dan in grote steden en steden met historische stadskernen vereisen ook andere afspraken dan nieuwe steden. Van de gemeenten wordt een faciliterende en coördinerende rol verwacht en van het bedrijfsleven wordt een actieve opstelling verwacht richting de lokale overheid. De (organisaties van) goederenvervoerders maar ook detailhandel en horecaorganisaties hebben ruime mogelijkheden om invloed uit te oefenen en de gemeenten actief te benaderen indien die geen initiatief zouden nemen of zich niet bewust zijn van problemen in de bevoorrading. Bovendien kan het bedrijfsleven vanuit hun kennis van de distributieoplossingen aandragen die in de afspraken kunnen worden vastgelegd. Zaken als bundeling van goederenstromen, betere benutting van de venstertijden, inzet van schone en stille vrachtwagens en aanpassingen in het bestelgedrag kunnen een grote bijdrage leveren aan dit probleem. Om het overlegproces tussen gemeenten en bedrijfsleven te ondersteunen is de onafhankelijke Commissie Stedelijke distributie beschikbaar voor advies en, indien partijen er niet uit komen, arbitrage. Deze Commissie heeft het afgelopen jaar diverse instrumenten ontwikkeld om dit proces te ondersteunen en in het najaar van 2006 komt daar nog een referentiemodel bij met een inhoudelijk kader voor venstertijden en voertuigeisen. Het gebruik hiervan door de landelijke organisaties van het bedrijfsleven kan eveneens een krachtige harmoniserende werking hebben mét de mogelijkheid om tot optimaal maatwerk per stad en per regio te komen. Indien partijen hieraan niet mee willen werken of men komt er niet uit dan kan de Commissie worden ingeschakeld. In het voorjaar van 2007 wordt het eindbeeld van de Commissie Stedelijke Distributie opgeleverd.

Indien dan blijkt dat bepaalde partijen onvoldoende inspanningen hebben geleverd om de afspraken van de Nota Mobiliteit in te vullen dan kunnen andere maatregelen worden overwogen maar dan hebben de partijen die hierbij de grootste belangen hebben een unieke kans niet gegrepen en is weer veel tijd verloren gegaan.

4

Op welke wijze wordt uitvoering gegeven aan het integreren van de wateropgave in ILG, en welke bedragen zijn hiervoor beschikbaar?

Zie vraag 2.

5

Waar zijn in deze begroting de gelden terug te vinden die gereserveerd zijn voor het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)?

Die staan geraamd op IF artikel 11.03.02 Realisatieprogramma waterbeheren (zie blz. 31 en 34). In de tabel op blz. 34 terug te vinden onder «Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast».

6

Welke projecten van de NBW worden in deze begroting concreet ter hand genomen?

In de huidige begroting zijn alleen financiële middelen opgenomen voor de «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» (ofwel de 100 miljoen regeling) uit het NBW. Deze regeling heeft

in de regio een grote spin-off gegenereerd, vanuit de andere partners wordt 400 miljoen aan projectgeld aan de 100 miljoen toegevoegd. Waterschappen, gemeenten en provincies voeren deze maatregelen uit.

7

Hoeveel geld wordt besteed aan inhuur van externen? Hoeveel externen zijn ingehuurd op continue-basis, verdeeld naar beleid, uitvoering en inspectie? Wat zijn de kosten hiervan?

De geraamde uitgaven voor externe inhuur in de categorie «uitvoering» zijn opgenomen in de begroting 2007–2011 in de agentschapsparagrafen. Voor RWS zijn de geraamde uitgaven 75 miljoen euro per jaar. Het KNMI verwacht geen externen in te huren anders dan voor eventuele vervanging van het eigen personeel. In de agentschapsparagraaf van het KNMI staan dan ook geen geraamde uitgaven voor externe inhuur vermeld. IVW zal begin 2007 de status van agentschap krijgen. Indien van toepassing zal IVW wat betreft de inhuur van externen een raming opnemen in de voorjaarsnota 2007. Bij ongewijzigd beleid zal er echter niet of nauwelijks sprake zijn van externe inhuur in de categorie «inspectie». Wat betreft de externe inhuur in de categorie «beleid» is geen raming te geven over de periode 2007–2011. Dit houdt direct verband met de integrale managementverantwoordelijkheid van de dienstonderdelen van VenW. Centraal worden binnen VenW dan ook geen budgetten vastgesteld voor externe inhuur. Gestuurd wordt op de financiële kaders en de geraamde formatie zoals deze zijn opgenomen in de voorliggende begroting. Een interdepartementaal traject is gestart rondom de vermindering van inhuur van externen. VenW volgt deze interdepartementale lijn, waarbij gestreefd zal worden naar een meer dan tot nu toe selectieve inzet van externen. Daartoe is o.a. de beslissingsbevoegdheid om in te huren voorbehouden aan topmanagement. Met de implementatie van een nieuw financieel systeem (SAP) binnen VenW zal vanaf 2006 over de met BZK overeengekomen categorieën van (beleidsgevoelige) externe inhuur jaarlijks verantwoording door VenW worden afgelegd. Naast de noodzakelijke vastlegging in het financiële systeem omwille van financieel administratieve redenen worden er binnen VenW geen aanvullende registraties bijgehouden waaruit het aantal ingehuurde externen kan worden opgemaakt. Vermeldenswaardig ten aanzien van continu c.q. frequent ingehuurde externe capaciteit is dat VenW in lijn met de interdepartementale ontwikkeling om bedrijfseconomische redenen en het behouden van kennis waar mogelijk externen zelf in dienst heeft genomen en dit beleid waar mogelijk zal continueren.

8

Kunt u de Kamer informeren over de uitkomst van het onderzoek naar de versnellingsprijs voor de A27, zoals aangekondigd in 2005? Kunt u aangeven wat de wensen zijn van de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant in het landsdelig MIT-overleg met betrekking tot het toepassen van de versnellingsprijs op de A27? Kunt u aangeven in hoeverre de A27 (Merwedebrug en knooppunt A27–A15) op korte termijn in aanmerking komt voor het in procedure gaan van de eerste fase van Anders Betalen voor Mobiliteit – de versnellingsprijs? Ziet u aanvullende mogelijkheden om de procedures bij de A27 verder in te korten, te stroomlijnen of door extra inzet van personeel en middelen te intensiveren?

In samenwerking met de regio is in een haalbaarheidsstudie bezien of de toepassing van tol op deze weg kansrijk is om het project te financieren en de oplossing voor het knelpunt bij de Merwedebrug eerder te realiseren. De haalbaarheidsstudie heeft aangetoond dat dit mogelijk is onder het regime van een gewijzigde Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit. In het bestuurlijk overleg heb ik afspraken gemaakt, hierop kom ik terug in de

MIT-brief. Tevens zal in een separate brief, welke op korte termijn aan de Kamer wordt gezonden, de stand van zaken bij de aanpak van knelpunt Gorinchem nader toegelicht worden.

9

Bent u bereid om in het kader van Anders Werken in de begroting de ambitie op te nemen samen met VROM de complexiteit van besluitvorming rond ruimtelijke en infrastructurele plannen te verminderen?

Naar aanleiding van de aangenomen motie Rutte/Verhagen zullen de Minister van VROM en ik nog voor het aanstaande verkiezingsreces nader ingaan op een één-besluit-regeling voor grote (infra-)projecten. Hierbij zal ik de relatie met Anders Werken binnen VenW meenemen.

10

Kunt u toezeggen dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als kennisorganisatie uitgaat van het vervlechten van procedures en aanbesteding?

Ja. Vorig jaar is de werkwijzer «Vervlechting tracé/m.e.r. – en aanbestedingsprocedure bij infrastructurele projecten» verschenen. Van vervlechting is sprake als een start wordt gemaakt met de aanbestedingsprocedure als de ruimtelijke ordeningsprocedure nog niet heeft geleid tot een onherroepelijk projectbesluit. In die werkwijzer staat onder meer dat niet alle projecten zich zullen lenen voor vervlechting omdat zowel de overheid als het bedrijfsleven er brood in moet zien. Vervlechting biedt nieuwe kansen maar er zijn ook risico's verbonden aan vervlechting. VenW gaat uit van het vervlechten van publiekrechtelijke procedures en aanbesteding als vervlechting een meerwaarde kan bieden ten opzichte van de klassieke aanbesteding van het projectbesluit. Binnen RWS is een aantal meerwaarde-toetsen voorgeschreven waarmee op een systematische wijze bepaald kan worden of een project zich daadwerkelijk leent voor vervlechting.

11

Wordt gezien klimaatverandering bij de afsluitdijk overwogen de gemaalcapaciteit te vergroten mede uit oogpunt van kosteneffectiviteit?

Het afvoeren van het overtollige water van het IJsselmeer naar de Waddenzee geschiedt onder vrij verval door gebruik te maken van zogenaamde spuisluisen. Er wordt dus geen gebruik gemaakt van een gemaal. Vergroten van de gemaalcapaciteit is daarom dan ook niet aan de orde. Op dit moment wordt wel de vergroting van de huidige spuicapaciteit van de Afsluitdijk voorbereid. Met name het effect van een stijgende zeespiegel speelt een belangrijke rol. Bij de voorbereiding is rekening gehouden met te verwachten ontwikkelingen als gevolg van de klimaatverandering. De meest kosteneffectieve maatregel is het realiseren van extra spuicapaciteit. Daarna volgt het verhogen van de dijken rondom het IJsselmeer. Het realiseren van een gemaal in de Afsluitdijk is zowel uit het oogpunt van aanleg als ook beheer en onderhoud een dure oplossing. Een gemaal vergt met name het nodige aan energiekosten en ook het regelmatig vervangen van de mechanische onderdelen.

12

Hoe wordt erop toegezien dat risicovolle riooloverstorten nog dit jaar worden gesaneerd c.q. gehandhaafd en is de regering bereid de risicovolle riooloverstort bij De Wolden publiekelijk terecht te wijzen?

Het toezicht op de sanering van risicovolle riooloverstorten geschiedt door de handhaving van vergunningen die door de waterbeheerders aan gemeenten zijn verstrekt. In de brief aan de Kamer van 26 september 2006

(TK 25 890, nr. 34) is reeds aangegeven dat de Minister via haar Inspectie de resterende knelpunten nauwgezet zal volgen. De risicovolle riooloverstort in de gemeente De Wolden heeft een vergunning en zal binnenkort worden verplaatst. In de (tijdelijke) risicovolle situatie is de gemeente nalatig geweest door geen bord te plaatsen of ter plaatse af te hekken. Om die reden is de gemeente expliciet genoemd in bijlage 3 bij de bovenstaande brief aan de Kamer.

13

Kan een overzicht worden gegeven van de filezwaarte in 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 en 2006?

In onderstaande tabel staat de filezwaarte in voertuigverliesuren weergegeven voor de periode 2000 t/m 2005 (indexcijfers; 2000 = 100).

Voor 2000–2004 zijn de realisatiecijfers opgenomen;

2000: 100
2001: 118
2002: 107
2003: 108
2004: 115.

Voor 2005 wordt in de begroting 2007 nog een index 122 «als prognosecijfer» genoemd. Inmiddels weten we dat in 2005 een waarde van 124 is gerealiseerd.

14

Kan een overzicht worden gegeven van de vervoersmodaliteiten in 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 en 2006?

Bijgevoegd treft u een overzicht aan van de afgelegde afstand in miljard kilometer per jaar per modaliteit voor de jaren 2001–2005. De gegevens voor 2006 zijn nog niet beschikbaar.

Bijlage 14 bij hoofdstuk 12

Afgelegde afstand in miljard kilometer per jaar naar modaliteit.

Modaliteit

	Bestuurder auto		Passagier auto		Trein	Bus, Tram, Metro		Bromfiets		Fiets	Lopen		Overig	Totaal			
	Km x 1 miljard	%1 miljard	Km x 1 miljard	%1 miljard		Km x 1 miljard	%1 miljard	Km x 1 miljard	%1 miljard		Km x 1 miljard	%1 miljard					
2001	87,0	49,2%	45,0	25,4%	15,3	8,7%	7,5	4,2%	0,9	0,5%	13,0	7,4%	3,3	1,9%	4,8	2,7%	176,8
2002	88,7	49,7%	45,9	25,7%	15,2	8,5%	7,0	3,9%	0,9	0,5%	12,9	7,2%	3,2	1,8%	4,6	2,6%	178,5
2003	89,6	49,8%	46,6	25,9%	14,2	7,9%	6,5	3,6%	0,9	0,5%	13,8	7,7%	3,2	1,8%	5,1	2,8%	179,9
2004	91,9	49,6%	49,4	26,6%	15,2	8,2%	6,6	3,6%	0,8	0,5%	13,7	7,4%	3,3	1,8%	4,5	2,4%	185,5
2005	91,5	49,8%	47,1	25,7%	13,9	7,6%	6,4	3,5%	1,0	0,5%	14,2	7,8%	3,5	1,9%	6,1	3,3%	183,6

Bron: AVV
oktober 2006

15

Kan een overzicht worden gegeven van de lengte van het wegennet in 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 en 2006?

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de hoofdrijbaanlengte van het rijkswegennet over de jaren 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 en 2006.
2001: 5733 km

2002: 5745 km
 2003: 5761 km
 2004: 5789 km
 2005: 5820 km
 2006: 5820 km.

16

Kan een overzicht worden gegeven van de lengte van het spoorwegennet in 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 en 2006, zonder HSL en Betuweroute?

Zie de tabel in de bijlage. Voor 2006 zijn de gegevens nog niet beschikbaar. De getallen zijn exclusief enkele in 2006 af te ronden grote projecten zoals Randstadrail, Amsterdam–Utrecht, Utrechtboog, en dergelijke en exclusief het A15 tracé Betuweroute en HSL-Zuid.

	2001	2002	2003	2004	2005
Netlengte incl. Havenspoorlijn	2 809	2 806	2 811	2 811	2 813
Correctie Havenspoorlijn	- 48	- 48	- 48	- 48	- 48
Netlengte excl. Havenspoorlijn	2 761	2 758	2 763	2 763	2 765

17

Kan een overzicht worden gegeven van het gebruik van de fiets (km per hoofd van de bevolking) in de jaren 2001–2006.

Hieronder treft u een tabel met het fietsgebruik in kilometers per persoon per jaar over de afgelopen jaren. Gegevens over het jaar 2006 zijn nog niet beschikbaar.

Totale afgelegde afstand in km met de fiets per persoon per jaar

2001	2002	2003	2004	2005
822,4	807,2	861,9	852,2	883,7

18

Wat bedroeg de prijs per kilometer in de jaren 2001–2006 voor de auto, trein en het stads- en streekvervoer (tegen hetzelfde prijspeil, bijvoorbeeld 2006)?

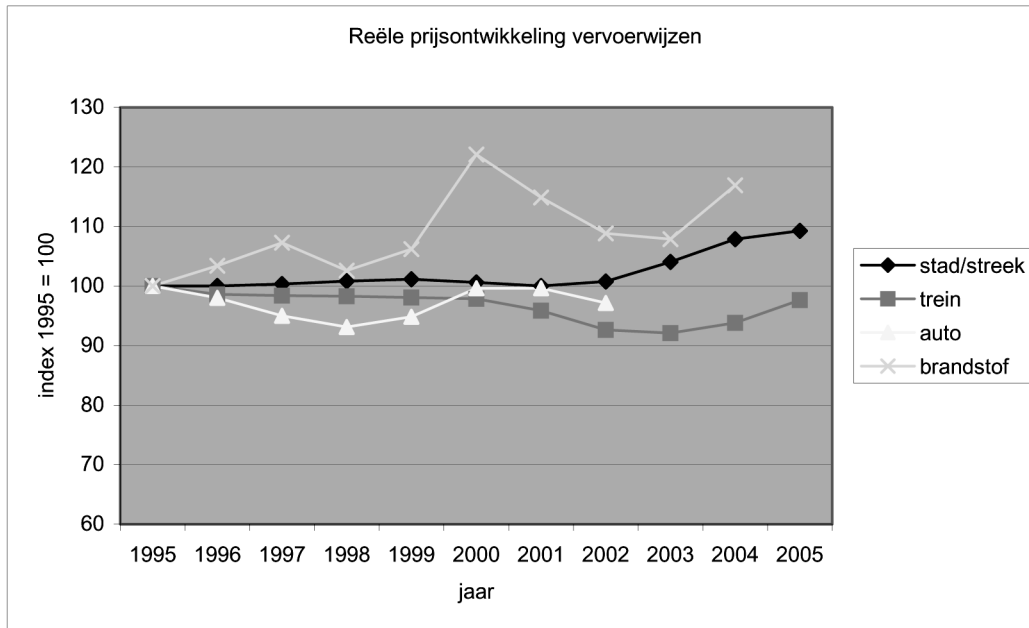
Bij de beantwoording van deze vraag moet rekening gehouden worden met het volgende:

- De autokosten bestaan uit vaste (afschrijving, verzekering, belasting) en variabele kosten (brandstof en onderhoud). De gemiddelde prijs per kilometer hangt daardoor ook af van hoeveel er per jaar met een auto gereden wordt. Tussen 1995 en 2002 stegen de gemiddelde nominale autokosten per kilometer met 17%. Voor het bepalen van de ontwikkeling van de autokosten na 2002 zijn momenteel nog onvoldoende statistische gegevens beschikbaar. Wat wel bekend is, is dat het aandeel variabele kosten van de auto gemiddeld ongeveer 31% is. De brandstofprijzen stegen tussen 1995 en 2004 met 45% (nominaal).
- De kosten van de trein nemen niet lineair toe met de gereisde afstand. NS hanteert afstandsklassen waarvoor tarieven zijn vastgesteld. In onderstaande grafiek is uitgegaan van een gemiddelde verplaatsingsafstand van 50 km en een gemiddelde prijs voor een dagelijkse treinkaart (gemiddelde van 2e klas enkel en retour). De gemiddelde prijs van een treinreis is op basis van deze benadering tussen 1995 en 2006 met 26% toegenomen.
- De kosten van het OV kunnen per kilometer sterk verschillen vanwege het starttarief (de extra strip). Een korte rit (binnen een zone) is daar-

door per kilometer relatief duur, terwijl een lange trip per kilometer steeds goedkoper wordt. Bovendien bestaan er verschillen tussen de grootte van de zones. Verder bestaan er strippenkaarten met 3 strippen (in de bus of tram, tegen hoger tarief), 15 strippen en 45 strippen, met per strip gemiddeld een iets lager tarief. Op basis van de totale opbrengsten in het stads- en streekvervoer is de gemiddelde prijs per gereisde kilometer bepaald. Hierbij is geen rekening gehouden met de OV studentenkaart. Tussen 1995 en 2006 is de nominale prijs (incl. inflatie) van het stad- en streekvervoer met 41% toegenomen (cijfers 2006 voor eerste halfjaar).

- De inflatie bedroeg tussen 1995 en 2006 in totaal 26% (consumenten-prijs-index).

Om een vergelijking mogelijk te maken in de tariefontwikkeling van de verschillende vervoerwijzen heb ik de kostenontwikkeling in indices uitgezet. Onderstaande figuur geeft dit weer.



De figuur laat zien dat de gemiddelde kosten van trein gemiddeld minder hard zijn gestegen dan de inflatie. De kosten van het stads- en streekvervoer zijn wel harder toegenomen dan de inflatie. De gemiddelde kosten per kilometer voor de auto stegen tot en met 2002 minder snel dan de inflatie. De brandstofprijzen zijn wel harder gestegen.

Het NIBUD heeft een schatting gemaakt van de gemiddelde autokosten, die afhankelijk van autotype (compact – middenklasse) liggen in een range tussen € 0,30 en € 0,47 per kilometer (cijfers 2005). Uit hun cijfers is echter geen historische analyse af te leiden.

19

Kan een overzicht worden gegeven van de vervoersprestaties van het stads- en streekvervoer in de periode 2001–2006, met een uitsplitsing naar aanbestede en niet-aanbestede gebieden?

Het gebruik van het OV, gemeten in reizigerskilometers, kan – zolang er geen OV-chipkaart is – niet goed worden uitgesplitst naar aanbestede en niet-aanbestede gebieden. Die splitsing is daarentegen wel te maken voor het aanbod van het OV, gemeten in zogenaamde ritkilometers. Dat zijn

kilometers volgens dienstregeling van bus, tram of metro door één of meerdere voertuigen afgelegd op een niet-oproepgestuurde rit. Onderstaande tabel laat zien dat in recent aanbestede concessies het OV-aanbod is gestegen: zie in categorie 3 de stijging van 97,2% naar 100,0% in 2004 en naar 109,2% in 2005. Vooralsnog is niet helder in hoeverre deze stijging in het OV-aanbod zich vertaalt in een navenante stijging van het OV-gebruik. In de niet aanbestede concessies (categorie 1) en in eerder aanbestede concessies (categorie 2) is sprake van een daling van het OV-aanbod. Ervaringen in recent aanbestede gebieden kunnen heel goed worden gebuikt wanneer de concessies in de categorieën 1 en 2 (opnieuw) worden aanbesteed.

Ontwikkeling ritkilometers bus, tram en metro 2000–2005

		2000	2003	2004	2005
(1) Niet aanbesteed	Miljoen	288	280	277	267
	Index	100	97,2	96,2	92,8
(2) Aanbesteed rijdend vóór 1 dec. 2003	Miljoen	85	82	79	76
	Index	100	97,1	93,6	90,4
(3) Aanbesteed rijdend na nov. 2003 en vóór 1 dec. 2005	Miljoen	111	108	111	121
	Index	100	97,2	100,0	109,2
Totaal	Miljoen	484	470	467	465
	Index	100	97,2	96,6	96,2

(bron: NEA; gegevens over de jaren 2001, 2002 en 2006 zijn op nationaal niveau niet geaggregeerd beschikbaar)

20

De A12 zorgt voor geluidsoverlast en luchtvervuiling bij Arnhem, Velp en Rozendaal. Kan bij benadering worden aangegeven, hoeveel een gehele en een gedeeltelijke overkapping in combinatie met een overkluizing van het traject Velperbroek tot Waterberg gaat kosten?

Het wegvak Arnhem–Velp–Rozendaal doorloopt momenteel een Tracéwet-procedure om te komen tot een capaciteitsuitbreiding naar 2 x 3 rijstroken in het kader van het programma ZSM – II (Zichtbaar Slim Meetbaar). In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit vinden momenteel gedetailleerde onderzoeken plaats op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. De onderzoeken zijn nog niet afgerond.

Ik verwacht niet dat een gehele of een gedeeltelijke overkapping van de A12 tussen Waterberg en Velperbroek als maatregel uit deze onderzoeken zal volgen.

Derhalve ligt uitwerking van een gehele of gedeeltelijke overkapping van de A12 Waterberg en Velperbroek niet in de rede.

Zonder nadere uitwerking ben ik niet in staat om aan te geven wat gehele of gedeeltelijke overkapping zou kosten.

21

Kunt u aangeven wat de voortgang is in het dossier veerpontjes?

Over de voortgang van het dossier veerpontjes zal ik u binnenkort bij brief informeren (kenmerk: DGP/WV/U0602317).

22

In de netwerkanalyse spoor (NS/Prorail) van 11 september 2006 wordt een aantal mogelijke oplossingen voor knelpunten gegeven. Kan een kostenindicatie worden gegeven van de volgende mogelijk spoorprojecten:

- knelpunt Geldermalsen, het vrijleggen van de spoorlijn naar Dordrecht

- een inhaalvoorziening Almere Poort
- voor knelpunt Amersfoort Westzijde een vrij kruising
- bij knelpunt Vechtbrug Weesp, geen brugopening overdag
- bij knelpunt Amsterdam Centraal–Bijlmer seinverdichting
- voor het probleem met de perron spoorcapaciteit Amsterdam Centraal het verlengen van de perrons 2b–7b
- bij Amsterdam Transformatorweg de vrij kruising
- bij de Schipholtunnel dynamische verkeersmanagement en maatregelen tunnelveiligheid
- voor knelpunt Rotterdam–Lage Zwaluwe het aanpassen beveiliging en extra wissel bij Lombardijen
- voor knelpunt Breda het aanpassen van sporen lay out bij derde perron
- knelpunt Tilburg oostzijde de vrije kruising
- 's-Hertogenbosch noordzijde de vrije kruising.

Dit betreft knelpunten die thans in studie zijn in het kader van het herstelplan spoor fase 2. De stand van zaken staat aangegeven in het MIT-projectenboek 2007 op pagina 77. Van de volgende projecten is de capaciteitsstudie gereed en is een indicatie van de kosten door ProRail aangegeven:

- Zwolle transfercapaciteit (20 mln euro)
- Amsterdam transformatorweg (25 mln euro)
- Schipholtunnel betrouwbaarheid; Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) (7 mln euro)
- Schiphol veiligheid; maatregelen tunnelveiligheid (15 mln euro)
- Breda derde perron, aanpassen sporenlayout (7 mln euro)
- Betrouwbaarheid op het hele net (DVM) (7 mln euro).

Van de andere genoemde knelpunten is de capaciteitsstudie bijna gereed, of dient deze nog te worden gestart. Hiervoor en voor de andere nog lopende capaciteitsstudies zijn nog geen oplossingsrichting vastgesteld en dan ook nog geen bedragen bekend.

23

In deze netwerkanalyse wordt ook een overzicht gegeven van (toekomstige) knelpunten. Kan de minister voor elk knelpunt een mogelijke oplossing geven met een kostenindicatie voor:

- perron spoorcapaciteit Zwolle
- Amsterdam Muiderpoort–Watergraafsmeer
- Den Haag HS noordzijde
- Schiedam–Rijswijk
- Rotterdam–Gouda
- Kijfhoek
- 's-Hertogenbosch zuidzijde
- Eindhoven zuidzijde
- scheve verdeling van IC-treinen Utrecht–'s-Hertogenbosch (13'/9'/8'-ligging)
- Sprinters Tiel–Utrecht staan 10'stil te Geldermalsen
- langere rijtijd IC-treinen Utrecht–Schiphol (+ 4')
- punctualiteit op Uitgeest–Eindhoven onder druk door hoge baanvakbelasting
- 3e/4e IC Flevoland–Schiphol kan niet verder dan Amsterdam Zuid
- scheve ligging Sprinters op Almere–Weesp en Weesp–Schiphol (11'/19'-ligging)
- langere rijtijd IC-treinen Amsterdam Zuid–Lelystad (+ 11') en Amsterdam C.–Zwolle (+ 5')
- per opening Vechtbrug Weesp kunnen 1 à 2 treinen per richting niet rijden
- langere rijtijd Sprinters en goederentreinen door inhaling te Almere Poort
- onvoldoende keergelegenheid te Almere (Oostvaarders)

- *diverse aansluitingen te Zwolle kunnen niet geboden worden: van de IC-treinen uit Lelystad op die uit Amersfoort v.v. en*
- *van IC-treinen op regionale treinen; wachttijd 15' of meer.*
- *IC-treinen staan lang stil te Zwolle (5')*
- *punctualiteit op Den Haag–Almere onder druk door hoge baanvakbelasting*
- *punctualiteit Amsterdam C.–Roosendaal onder druk door hoge baanvakbelasting*
- *langere rijtijd HSA en IC-treinen op Den Haag–Rotterdam Lombardijen*
- *Sprinters naar Tilburg West staan lang stil te Tilburg, bovendien beheersbaarheid Tilburg–Tilburg West onder druk*
- *punctualiteit te Tilburg onder druk door gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *punctualiteit op Den Haag–Eindhoven onder druk door hoge baanvakbelasting*
- *punctualiteit te Utrecht onder druk door gebrek aan perron spoorcapaciteit Zwolle*
- *slechts 2x/uur bedienen van Amsterdam Watergraafsmeer*
- *langere rijtijd IC-treinen Amsterdam–Amersfoort (+ 3')*
- *scheve ligging Sprinters Amsterdam–Weesp en Weesp–Hilversum (11'/19'-ligging) Vechtbrug Weesp*
- *punctualiteit te Deventer onder druk door gebrek aan perron spoorcapaciteit; IC-trein stopt 10' te Apeldoorn*
- *punctualiteit op groot deel van de corridor onder druk door hoge baanvakbelasting langere rijtijd goederentreinen*
- *IC-treinen staan lang stil te 's-Hertogenbosch (3' langer dan nodig)*
- *scheve ligging (10'/20'-ligging) en langere rijtijd (+ 7') Sprinters Arnhem–Doetinchem*
- *Tilburg, Deventer en Zwolle: zie boven*
- *punctualiteit op Breda–'s-Hertogenbosch en Nijmegen–Deventer onder druk door hoge baanvakbelasting*
- *scheve verdeling van Sprinters Eindhoven–Deurne*
- *treinen staan lang stil te Eindhoven*
- *punctualiteit te Eindhoven onder druk door vele kruisende treinen en gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *langere rijtijden rond 's-Hertogenbosch en lang stilstaan van treinen te 's-Hertogenbosch*
- *2 Sprinters of goederentreinen bij Breukelen kunnen niet rijden*
- *niet alle treinen ten oosten van Amsterdam Centraal kunnen rijden, omdat te veel treinen elkaar moeten kruisen*
- *te Uitgeest kunnen niet alle treinen worden verwerkt in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *te Nijmegen kunnen niet alle treinen worden verwerkt in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *Zuidtak (Duivendrecht aansluiting–Schiphol–Hoofddorp): diverse treinen moeten worden geschrapd, bovendien*
- *langere rijtijden en scheve verdeling van treinen*
- *te Den Haag Centraal kunnen niet alle treinen worden verwerkt in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *per opening Ringvaartbrug kunnen een aantal treinen niet rijden*
- *langere rijtijd en scheve ligging van treinen op Westtak Schiphol–AmsterdamCentraal*
- *Zuidtak (Hoofddorp–Schiphol–Gaasperdammerweg aansluiting): diverse treinen moeten worden geschrapd, bovendien langere rijtijden en scheve verdeling van treinen*
- *niet alle goederentreinen van de Zuidtak richting Breukelen kunnen rijden, omdat zij te veel treinen moeten kruisen*
- *veel langere rijtijd IC-treinen Amsterdam Zuid–Zwolle*
- *niet voldoende keergelegenheid te Almere (Centrum of Oostvaarders)*
- *passermogelijkheid goederentreinen te Meppel is te kort*

- *schrappen en/of doorkoppelen van treinen te Amsterdam Centraal in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit; punctualiteit onder druk*
- *lange rijtijden bij en lang stilstaan te Den Haag HS*
- *veel langere rijtijd en scheve ligging van treinen op Den Haag–Rotterdam*
- *te Rotterdam Centraal en Dordrecht kunnen niet alle treinen worden verwerkt in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *per opening Grote Brug bij Dordrecht kunnen een aantal treinen niet rijden*
- *lange rijtijden en scheve ligging van treinen op Breda–Tilburg oostzijde*
- *te Tilburg kunnen niet alle treinen worden verwerkt in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit*
- *niet voldoende keergelegenheid te Harderwijk*
- *langere rijtijd IC-treinen Enschede–Amersfoort en punctualiteit onder druk door gebrek aan perron spoorcapaciteit te Apeldoorn en Hengelo*
- *niet voldoende keergelegenheid te Bergen op Zoom*
- *scheve ligging van treinen en punctualiteit onder druk op Nijmegen–’s-Hertogenbosch*
- *ten oosten van Arnhem (Velperbroek aansluiting) kunnen niet alle treinen worden verwerkt, moeten rijtijden worden verlengd en hebben de Sprinters naar Doetinchem en Zutphen een scheve ligging*
- *per opening IJsselbrug bij Zutphen kunnen een aantal treinen niet rijden*
- *te Zutphen kunnen niet alle treinen worden verwerkt en kunnen niet alle aansluitingen worden geboden in verband met gebrek aan perron spoorcapaciteit.*

In de netwerkanalyse die de NS en ProRail hebben uitgevoerd wordt voor een aantal scenario's in beeld gebracht welke knelpunten naar voren komen uitgaande van de geschetste marktinzichten van NS en de diverse dienstregelingsmodellen. Gegeven deze uitgangspunten, hebben NS en ProRail knelpunten geïnventariseerd in de afwikkeling van het treinverkeer en/of de punctualiteit. Op afzienbare termijn informeer ik u per brief over de netwerkanalyses en de MIT-afspraken. Ik kan u al wel melden dat er een landelijke markt- en capaciteitsstudie spoor wordt gestart. Deze onderscheidt een aantal focuscorridors, die zowel door NS, ProRail als de regio's worden genoemd. In de vervolgstudie zal allereerst worden gezien welke marktverwachting aan de orde is (aantal reizigers, goederenontwikkelingen). Dit omdat de inschattingen van het aantal reizigers van de NoMo, NS, regio's en de nieuwe WLO-scenario's uiteenlopen. Ook zal rekening worden gehouden met de meest recente inzichten in de ontwikkeling van het goederenvervoer. Na verbeterd inzicht in de meest plausibele marktontwikkeling, zullen dan opnieuw de knelpunten worden gezien en gehard. De oplossingsrichting per knelpunt zal nagegaan worden vanuit de netwerkbenadering op corridors en knooppunten, gezien de logistieke en exploitatieve samenhang op het hoofdrailnet. Bij het in kaart brengen van de oplossingsrichtingen gaat het om zowel dienstregelingsmaatregelen, materieel, tariefdifferentiatie, logistieke maatregelen, kleinere infrastructurele maatregelen als grotere infrastructurele maatregelen als extra perrons, fly-overs, inhaalsporen en dergelijke. Welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn is op dit moment dus nog niet aan te geven, daar dit eerst nadere studie vergt. De tussenresultaten van de studie zijn in het voorjaar 2007 beschikbaar; in het najaar 2007 is de studie gereed. Ik zal u van de (tussen)uitkomsten in de begroting 2008 en het MIT 2008 op de hoogte stellen. Vanzelfsprekend zal mede bepalend zijn welke middelen een nieuw Kabinet voor ogen heeft voor extra ambities spoor.

24

Hoe is de precieze planning van de uitrol van de OV-chipcard? Hoe verhoudt deze zich tot de oorspronkelijke planning?

In de bestuursovereenkomsten, die ik heb gesloten met alle decentrale overheden, is vastgelegd dat de OV-chipkaart voor 1 januari 2009 in alle concessiegebieden zal zijn ingevoerd. De oorspronkelijke planning was 1 januari 2008. Ik heb dit in mijn brief aan u van juni 2006 (ref. 23 645) reeds gemeld. In de bestuursovereenkomsten is tevens bepaald dat de decentrale overheden implementatieplannen zullen opstellen. Door middel van deze implementatieplannen kan de planning per concessiegebied worden gevolgd, uiteindelijk gericht op de landelijke invoering per 1 januari 2009.

25

Bij het AO wegen eind augustus jl. bleek dat er in de plannen rond het ontbrekende stuk snelweg tussen Delft en Schiedam een grove fout is gesloten. Rijkswaterstaat zou de gevolgen van de fout onderzoeken en zonodig worden de plannen aangepast, zei de minister toen. Is het alternatief van een verbrede A13 (in combinatie met een verbindingweg tussen de A13 en de A16) reeds onderzocht? Wat zijn de uitkomsten? Geeft dit aanleiding de bestaande plannen aan te passen?

In het AO van 30 augustus 2006 heb ik toegezegd de Kamer begin oktober te informeren inzake de omissie bij het verkeersonderzoek ten behoeve van de Trajectnota/Mer A4 Delft-Schiedam. Deze analyse is nagenoeg afgerond. Ik heb een second opinion op de analyse gevraagd om de kwaliteit van de analyse te toetsen. Dit neemt enige tijd in beslag. De Kamer zal voor het MIT-overleg nader worden geïnformeerd.

26

Kunt u inzicht geven in hoe de doelstelling voor het aantal verkeersdoden is aangescherpt? Klopt het dat in de concepten voor de Nota Mobiliteit al van de lagere doelstelling zoals nu wordt voorgesteld sprake was en in de latere versies is verhoogd?

In mijn overleg met de decentrale overheden is recent afgesproken om de doelstelling ten aanzien van het aantal verkeersdoden aan te scherpen naar maximaal 750 in 2010. Ik zal de Tweede Kamer hierover in een brief nog nader informeren.

In eerdere versies van het NVVP is in het jaar 2000 sprake geweest van een lagere doelstelling voor het aantal verkeersdoden dan uiteindelijk in de Nota Mobiliteit is vastgelegd. Deze doelstelling was gebaseerd op een grote investeringsimpuls. Dat geld bleek echter niet beschikbaar en de doelstelling in de Nota Mobiliteit is toen in overeenstemming gebracht met het beschikbare bedrag.

27

Hoe verhoudt de uitspraak dat er duidelijkheid komt van dit kabinet over de Noordvleugel met recente brieven van dit kabinet waarin deze beslissing wordt uitgesteld?

Met de besluiten in de Noordvleugelbrief heeft het kabinet stappen gezet om te komen tot spoedige realisatie van de projecten uit het programma Noordvleugel. Voor alle projecten uit de Noordvleugel is dit het geval, inclusief aanvullende besluiten over bijvoorbeeld het thema Groen/Blauw. Ook over het besluit over de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere heeft het kabinet duidelijkheid verschaft middels haar standpunt dat per brief van 13 oktober 2006 (kenmerk: DGP/WV/u0602330) aan uw Kamer kenbaar is gemaakt.

Kunt u voor PMR, Betuweroute en HSL aangeven hoeveel vertraging is opgelopen in deze projecten tijdens deze kabinetsperiode?

PMR: Op 26 januari 2005 zijn de concrete beleidsbeslissingen uit de PKB PMR door de Raad van State vernietigd. Het daarop ingezette hersteltraject («zorgvuldig en snel») heeft geresulteerd in een nieuw Deel 3 zonder concrete beleidsbeslissingen waarmee uw Kamer op 10 oktober jongstleden heeft ingestemd. Het hersteltraject heeft circa 1,5 jaar in beslag genomen. Tijdens die periode zijn de voorbereidingshandelingen bij het Havenbedrijf en de decentrale overheden parallel doorgegaan. Ook zijn afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling. Met het groene licht van de Tweede Kamer kan de uitvoeringsfase van PMR per 2007 ingaan. De deelprojecten 750 ha en BRG worden dan ter hand genomen. De start van de aanleg van de Tweede Maasvlakte is mogelijk in 2008. De vertraging ten opzichte van de eerdere planning bedraagt circa 1–1,5 jaar.

Desalniettemin wordt ingebruikname Maasvlakte II in 2013 nog mogelijk geacht.

HSL: De infrastructuur op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid is met 4 maanden vertraging, op 28 juli 2006, opgeleverd. De oplevering voor het noordelijke deel was voorzien voor 1 oktober 2006. Zoals het er nu uitziet zal dit deel eind maart 2007 beschikbaar komen voor HSA, 6 maanden later dan gepland. De start van het commercieel vervoer stond aan het begin van de kabinetsperiode gepland voor 1 april 2007. De verwachting is nu dat HSA in juli 2007 zal starten worden met het commercieel vervoer.

BR: Bij de Betuweroute is de ingebruikname niet vertraagd. Zoals besproken in AO van 4 oktober 2006 zijn bij de tunneltechnische installaties van de Betuweroute achterstanden ontstaan. ProRail en aannemer BeCIG hebben onlangs afspraken over versnellingsmaatregelen gemaakt. Planning ligt op het kritieke pad. Het streven is er op gericht 2 januari 2007 met het vervoer te starten.

Op welke wijze kan de aangenomen motie Rutte/Verhagen (30 800, nr. 22) met betrekking tot een één-besluit-regeling bijdragen aan het alsnog uitvoeren van vertraagde ZSM-1 projecten?

Voor de uitvoering van ZSM-1 projecten is de Spoedwet wegverbreding tot stand gekomen. Deze wet kent reeds een snelle procedure en voorziet eigenlijk al in een regeling dat op één moment zowel het wegaanpassingsbesluit als de overige noodzakelijke uitvoeringsbesluiten van kracht worden. De vertraging van de ZSM-1 projecten is vooral gelegen in de luchtkwaliteitseisen, zoals die zijn geïnterpreteerd door de rechter. Het is mijn wens om zo snel mogelijk het vertraagde ZSM-1-programma uit te voeren, echter wel op voorwaarde dat de wegaanpassingsbesluiten de rechterlijke toets kunnen doorstaan. Als de één-besluit-regeling een bijdrage kan leveren aan de bespoeding van de ZSM-1 projecten neem ik dat mee in mijn reactie op de motie Rutte/Verhagen.

Wordt bij de aanpak van files op korte en/of lange termijn ook gekeken naar mogelijke oplossingen die gebruik maken van RFID-technieken, gekoppeld aan de bestaande infrastructuur (portalen boven de weg)?

Ja. Technieken met mogelijkheden om te communiceren met voertuigen worden meegenomen (zie ook vraag 12 Infrastructuurfonds).

31

Worden aparte financiële middelen vastgelegd voor het aanbieden van gratis of goedkoop OV bij wegonderhoud of dienen deze proeven gefinancierd te worden uit het projectbudget voor de onderhoudswerkzaamheden?

31

«Gratis» of goedkoop OV bij wegwerkzaamheden is altijd een onderdeel van een totaalpakket van maatregelen gericht op het zoveel mogelijk verminderen van hinder voor weggebruikers. De belangrijkste elementen van zo'n totaalpakket zijn informatievoorziening en het bieden van een alternatief: een omleidingsroute of een («gratis» of) goedkoop OV-kaartje bijvoorbeeld. Het totaalpakket wordt gefinancierd uit het projectbudget omdat alleen op projectniveau een zinvolle afweging kan worden gemaakt met betrekking tot de aard en omvang van de benodigde maatregelen. Het gaat immers om maatwerk op projectniveau in relatie tot de werkwijze en planning die met de aannemer is afgesproken. Rijkswaterstaat heeft dit jaar geëxperimenteerd met de manier waarop en situatie waarin bij wegwerkzaamheden een OV-alternatief kan worden geboden. Inmiddels is de afweging of, en zo ja hoe, een OV-alternatief wordt geboden, een vast onderdeel geworden van de standaard werkwijze van Rijkswaterstaat. Overigens gaat het hierbij niet alleen om wegonderhoud, maar om alle wegwerkzaamheden aan het hoofdwegennet: dus ook reconstructies, verbredingen etc. Uitgangspunt voor mij is dat ik bij substantiële hinder altijd een alternatief aanbied.

32

Er is 66 miljoen beschikbaar voor diverse maatregelen. Welke maatregelen zijn dit? Waar komen de 66 miljoen vandaan, waar zijn deze op de begroting terug te vinden?

De € 66 miljoen is bedoeld voor korte termijn maatregelen die voortvloeien uit de 11 netwerkanalyses. Begin oktober heb ik met de regio's overlegd over de uitkomsten en het vervolg van de netwerkanalyses. Tijdens deze overleggen heb ik nadere afspraken gemaakt over de invulling van de € 66 miljoen. Over deze en de andere afspraken die ik heb gemaakt met de regio wordt u voor de begrotingsbehandeling door middel van de MIT-brief geïnformeerd.

De € 66 mln is beschikbaar gekomen uit het additioneel verwacht aanbestedingsresultaat naar aanleiding van de herijking in 2006 (zie begroting Infrastructuurfonds, blz. 7). De netwerkanalyses zijn terug te vinden onder IF artikel 12.03 Realisatieprogramma hoofdwegennet.

33

Ook binnenlandse reizigers zouden profiteren van de HSL-zuid. Kunt u aangeven welke frequenties, overstappen en reistijden de HSL oplevert voor reizigers van Den Haag naar Breda en vice versa ten opzichte van het huidige spoorboekje? Wat kost een kaartje nu en straks?

De HSL-Zuid gaat voor binnenlandse reizigers snelle verbindingen opleveren tussen Amsterdam en Rotterdam, Amsterdam en Breda, en Den Haag en Breda. Na de ingroeiperiode zijn de volgende frequenties voorzien. Tussen Amsterdam en Rotterdam gaan minimaal 64 binnenlandse treinen per richting per dag via de HSL-Zuid rijden. 32 daarvan rijden door naar Breda. Tussen Den Haag en Breda gaan 8 treinen per richting per dag via de HSL-Zuid rijden. Deze treinen rijden na Breda door naar Antwerpen en Brussel. Daarnaast gaan er 8 shuttletreinen per richting per dag rijden tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal waarna de reizigers op de HSA treinen naar Brussel en Parijs kunnen overstappen. Alle genoem-

de binnenlandse verbindingen worden, na aflevering van de bij treinenbouwer AnsaldoBreda bestelde treinen, uitgevoerd met treinen die 250 kilometer per uur kunnen rijden. Tussen Den Haag en Breda levert dat een reistijd van ongeveer 43 minuten op afhankelijk van de inpassing van de dienst op de delen conventioneel spoor. De huidige snelste reistijd tussen Den Haag CS en Breda is 58 minuten. De prijs van de kaartjes wordt in de loop van 2007 door vervoerder HSA bekendgemaakt.

34

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over die projecten, waarvoor een versnellingsprijs een reële optie is om deze in tijd naar voren te halen?

Met de bestuurlijke partners van VenW zijn tijdens de landsdelige overleggen over het MIT 2007 afspraken gemaakt bij welke projecten tol respectievelijk versnellingsprijs verder wordt uitgezocht. De Kamer wordt voor de begrotingsbehandeling door middel van de MIT-brief hierover geïnformeerd.

35

In hoeverre is de invoering van een versnellingsprijs een voorwaarde voor de invoering van de kilometerprijs?

De invoering van een versnellingsprijs is geen voorwaarde voor de invoering van de kilometerprijs. In navolging op het advies van Platform Nieuwen wordt in de Nota Mobiliteit de versnellingsprijs als eerste fase genoemd, omdat de start van de kilometerprijs nog op zich laat wachten vanwege de hoge kosten van het systeem. In de tussentijd zou worden bezien of aan de hand van een versnellingsprijs infrastructuur in de tijd naar voren kon worden gehaald, zodat nog nader te bepalen wegen zouden worden ontlast.

36

In 2007 komt er een luchtkwaliteitsconvenant voor de Rijnmond. Kunt u inzicht geven in de maatregelen die hierin worden afgesproken? Hoe worden de kosten die hiermee samenhangen verdeeld tussen de betrokken overheden en bedrijfsleven?

In de herstelde PKB PMR heeft het Kabinet aangegeven langs welke weg de luchtkwaliteit in relatie tot het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) kan worden geregeld onder het huidige Besluit Luchtkwaliteit 2005. Zoals met u besproken tijdens het nota overleg PMR op maandag 2 oktober jongstleden wordt de aanpak geregeld in de gemeentelijke bestemmingsplanprocedure die begin 2007 van start gaat. In het kader van die procedure zal een privaatrechtelijke overeenkomst nodig zijn ter borging van de te nemen maatregelen die een groter gebied zullen beslaan dan alleen de Tweede Maasvlakte en die ook meerdere partijen zullen moeten binden. De overeenkomst dient als ondersteuning van het gemeentelijk bestemmingsplan. Bij brief van 5 september 2006 bent u geïnformeerd over het pakket maatregelen waaraan thans wordt gedacht. Die maatregelen zijn tijdens genoemd notaoverleg besproken. Over het uiteindelijke pakket en de kosten daarvan kan ik u thans geen nader inzicht geven. In de overeenkomst worden de maatregelen, de kosten en verdeling hiervan over partijen in de komende tijd verder bepaald.

37

In de begroting wordt ervan uitgegaan dat in januari 2007 de Betuweroute in gebruik wordt genomen. Uit de 20e voortgangsrapportage Betuweroute blijkt dat ProRail het onwaarschijnlijk acht dat de ingebruikname van de Betuweroute op 2 januari 2007 nog wordt gehaald. Kan de minister de

contractuele en financiële consequenties van deze verlate ingebruikname geven?

De consequenties zijn nagenoeg nihil. Goederen die anders over de Betuweroute zouden zijn vervoerd, gaan dan nog even over de Utrecht- en Brabandrouten. Kosten voor beheer en onderhoud van Betuweroute nemen af, terwijl deze kosten voor het gemengde net zullen toenemen. Gemis aan gebruiksvergoeding op de Betuweroute wordt gecompenseerd door extra inkomsten op gemengde net. Per saldo laten deze verschillen een nagenoeg kostenneutraal beeld zien. De bouworganisatie bij ProRail blijft iets langer in stand. Extra kosten hiervan zijn echter beperkt en kunnen uit het regulier projectbudget worden betaald. (Zie ook antwoord op vraag 22 MIT)

38

Op welke wijze wordt de omgeving, naast het Rijk en de luchtvaartsector, betrokken bij het op te stellen convenant m.b.t. Schiphol?

De omgeving vertegenwoordigd in BRS en de CROS vervullen beide een belangrijke rol in het opstellen van het convenant en bij de totstandkoming van het MER over het beter benutten van de milieuruimte. Het Rijk stelt een overleg in waaraan de luchtvaartpartijen, BRS en CROS aan deelnemen. Het Rijk is in het overleg vertegenwoordigd. Het overleg zal met name gaan over de m.e.r. en het convenanten over hinderbeperkende maatregelen en maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren. Ik zal de Kamer binnenkort antwoord geven op de schriftelijke kamervragen en een plan van aanpak toezenden waarin het traject voor de totstandkoming van het convenant en de m.e.r.-procedure voor het benutten van de milieuruimte uiteengezet wordt.

39

Kan aangegeven worden wat de resultaten zijn geweest van de «I Love»-campagne en welke resultaten worden verwacht van de «rij met je hart»-campagne?

Doel van de «I love»-campagne was het agenderen van het thema «agressie in het verkeer» en het bevorderen van een respectvolle houding en gedragsintentie. De campagne-inzet in 2005 was er primair op gericht verkeersdeelnemers bewust te maken van de eigen mogelijkheden, om bij te dragen aan minder ergernis en agressie in het verkeer. Uit de evaluatie blijkt dat een ruime meerderheid de eigen verantwoordelijkheid hierbij ziet en erkent.

Drie van de vier respondenten vinden het (zeer) belangrijk respectvol met andere verkeersdeelnemers om te gaan en consequent de verkeersregels na te leven. In de evaluatie werd de campagne gewaardeerd met het rapportcijfer 6,7. Deze beoordeling komt vrijwel overeen met het gemiddelde voor de Postbus 51-campagnes (benchmark 6,8).

De resultaten van deze introductiecampagne acht ik bemoedigend. De campagne wordt goed begrepen en mag rekenen op voldoende acceptatie bij het publiek. Het is niet realistisch om al na één campagne van ca. 6 weken substantiële gedragseffecten te verwachten. Bij de onderhavige thematiek gaat het vaak om ingesleten normafwijkend gedrag. Verandering van dat gedrag en de onderliggende mentaliteitsfactoren vergt een lange adem.

Op basis van de bovenstaande resultaten heb ik besloten tot een vervolg op deze campagne. Ik heb daarbij rekening gehouden met de discussie rond het Engelse taalgebruik in de «I love» campagne. Onder het motto «Rij met je hart» is het vervolg op 4 september 2006 van start gegaan. De doelstellingen van deze vervolgcampagne blijven hetzelfde, namelijk:

1. (betere) bewustwording van de eigen mogelijkheden om bij te dragen aan minder agressie in het verkeer;
2. gedragsintentie: betere naleving van de verkeersregels en meer rekening houden met elkaar.
De resultaten van de «Rij met je hart» campagne verwacht ik aan het begin van 2007.

40

Om de primaire waterkeringen van rijk en waterschappen aan de wettelijke norm te laten voldoen is tot 2020 1,6 mrd. euro nodig. Op grond van de Wet op de waterkering is dit een rijksverantwoordelijkheid. In de begroting is tot 2011 slechts 420 mln. euro beschikbaar gesteld. Acht het kabinet het verantwoord de financiering van deze primaire taak uit te stellen naar een volgend kabinet? Acht zij zich verantwoordelijk voor eventuele gevolgen van deze achterstand? Wordt het niet tijd om met partijen andere financieringsmogelijkheden te onderzoeken, zoals een bijdrage van de waterschappen?

Uit de resultaten van tweede toetsing van alle primaire waterkeringen in Nederland blijkt dat er de komende jaren maatregelen noodzakelijk zijn in de Randstad, langs de kust, langs het Markermeer, in de Hollandse en Zeeuwse Delta, langs de Waddenzee, in het rivierengebied en aan de afsluitdijk. Veel van de noodzakelijke verbeteringen worden opgepakt in lopende programma's zoals de PKB Ruimte voor de Rivier, Aanpak Zwakke Schakels Kust en Zeeweringen Zeeland. Daarnaast blijken er 89 nieuwe maatregelen in aanmerking te komen voor rijksfinanciering. In overleg met de Unie van Waterschappen en het Interprovinciaal Overleg is een prioritering gemaakt van deze 89 maatregelen. Voor de meest prioritaire maatregelen stelt het kabinet nu 420 mln euro ter beschikking.

Met de beschikbare middelen kunnen de belangrijkste prioritaire maatregelen tot en met 2011 worden aangepakt. Gegeven de rijksverantwoordelijkheid voor het op orde houden van de primaire waterkering blijft er echter voor de periode na 2011 een aanzienlijk opgave liggen. Het is taak van het volgende kabinet om zich te buigen over het programma van de benodigde maatregelen na 2011. Daarbij zal ook moeten worden bezien of andere financieringsconstructies mogelijk zijn.

41

Over het project waterveiligheid 21e eeuw rapporteert het kabinet op hoofdlijnen eind 2006. Bevatten deze hoofdlijnen ook de breed gedragen opvatting dat de toekomstige normering gebaseerd moet zijn op risico's en niet meer op kansen van overstromingen? Zo ja, hoe denkt het kabinet de financiële gevolgen van deze keus te kunnen opvangen gegeven het huidige tekort in de financiering van de primaire waterkeringen?

De beleidsbrief WV21 zal naar verwachting aan het eind van dit jaar naar de Tweede Kamer worden gezonden. In de brief zal aandacht worden besteed aan de vraag of het huidige beschermingsbeleid tegen overstromingen nog actueel is. Ook zal de beleidsbrief aandacht besteden aan de thema's voor de beleidsnota Waterveiligheid. Deze nota zal naar verwachting eind 2008 gereed zijn. In deze nota zal ook aandacht worden besteed aan de financiële gevolgen van gewijzigd beleid.

42

Met de decembernota 2006 wordt meer duidelijkheid gegeven over de benodigde maatregelen die voortvloeien uit de KRW en WB21. Hoe denk u die kosten te gaan delen met huishoudens, bedrijven en landbouw? Wat zijn hiervan de effecten op de koopkracht van huishoudens?

De decemhernota 2006 geeft een overzicht van de maatregelen en kosten die voortvloeien uit KRW en WB21. Tevens wordt een indicatieve kostenverdeling opgenomen over bestuurslagen en maatschappelijke sectoren. Een belangrijk uitgangspunt is dat de verantwoordelijke bestuurslagen hun eigen (extra) taken zelf bekostigen. Op basis daarvan wordt inzicht geboden op de effecten voor huishoudens, bedrijfsleven en landbouw.

43

Kan worden aangegeven op welke manier uitvoering zal worden gegeven aan de motie Rutte/Verhagen (30 800, nr. 22) bij het «Anders werken» binnen/door het Ministerie van VenW en Rijkswaterstaat, teneinde de procedures bij infrastructuurprojecten te vereenvoudigen, te versnellen en te bundelen?

Zie antwoord op vraag 9.

44

Kunt u toelichting geven op de 25 miljoen overboeking vanuit het IF naar de begroting VenW voor het Mediapark Hilversum. Wat wordt hiermee bekostigd?

1 maart 2006 is een realisatie overeenkomst ondertekend door Provincie Noord Holland, gemeenten Laren, Bussum en Hilversum en Media Park Enterprise B.V. Hierin wordt overeengekomen dat het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum en omgeving zal worden uitgevoerd. Om dit plan te realiseren heb ik de BDU eenmalig verhoogd met 25 mln euro.

45

Hoe worden de middelen precies ingezet, die in 2007 vrijvallen in verband met de vervroegde aflossing in 2005 van de annuïteit voor afkoop kapitaallasten metro?

De vrijval in verband met de vervroegde aflossing is binnen VenW betrokken bij het totaal aan voorliggende begrotingsproblematiek 2007 binnen Hoofdstuk XII en heeft op die manier onder andere bijgedragen aan de extra uitgaven voor de chipkaart en de verbetering van de toegankelijkheid van haltes stad/streek.

46

De OV chipkaart krijgt een extra bijdrage van 40 miljoen, waarvan 6 miljoen euro wordt uitgetrokken om de regionale businesscases gezond te houden. Wat moet hieronder worden verstaan?

Onder een gezonde businesscase versta ik een businesscase met een Netto Contante Waarde (NCW) van 0 of hoger (over de periode 2003 t/m 2017). Ik baseer me daarbij op de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse 2003, geactualiseerd in 2006. Om dit effect te bereiken heb ik € 34 miljoen bijgedragen aan de reductie van de kaartbijdrage en een uitgebreider distributienetwerk. Dit bleek nog niet voldoende. Daarom heb ik nog een extra bijdrage van € 6 miljoen toegekend. Alle bedragen tezamen zorgen ervoor dat alle decentrale overheden een businesscase hebben met een NCW van 0 of hoger (over de periode 2003 t/m 2017).

47

Wat zijn op hoofdlijnen de juridische verplichtingen van de kolom bestuurlijke organisatie en instrumentatie naast de eeuwigdurende verplichting voor de compensatie van kadastrale kosten aan Waterschappen? En wat zijn de juridische verplichtingen voor de opeenvolgende kolommen veiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit?

Bij bestuurlijke organisatie en instrumentatie zijn naast de eeuwigdurende verplichting voor de compensatie van kadastrale kosten aan de waterschappen, de onderdelen «Leven met water» en «Partners voor water» volledig juridisch verplicht. Voor waterkwaliteit bestaat dit onder andere uit de verplichte Nederlandse bijdragen aan diverse internationale gremia (zoals OSPAR, de Rijn-, Maas- en Scheldec commissie) en de bijdragen aan gemeenten ten behoeve van de ondersteuning bij de aanpak van de stedelijke wateropgave. Bij waterkwantiteit hebben de juridische verplichtingen vooral betrekking op de afbouw van het dossier «Bouwgrondstoffen» en voor veiligheid zijn er vooral verplichtingen vastgelegd voor leidraden en gegevensverzameling.

48

Is het kabinet voornemens om het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2007 voort te zetten en om hieraan een nieuwe financiële impuls geven? Wanneer is de evaluatie afgerond die dit jaar plaatsvindt en wanneer worden de uitkomsten daarvan aan de Kamer aangeboden?

In het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water is door partijen de wens geuit om tot een vervolg bestuursakkoord te komen. Of hieraan ook een financiële impuls vanuit het Rijk wordt gekoppeld, wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet. De evaluatie van het NBW zal in november 2006 worden afgerond. Kort daarna zullen de resultaten naar de kamer worden gezonden. De resultaten van de evaluatie zullen in het beoogde vervolg akkoord worden verwerkt. Gelet op de verkiezingen van de provinciale staten zal een vervolg akkoord echter niet eerder dan in de tweede helft van 2007 tot stand komen.

49

Welke concrete voornemens heeft het kabinet ten aanzien van bijvoorbeeld prioritair stoffen en diffuse bronnen om naast het verknopen met waterkwantiteitsmaatregelen in 2015 te kunnen voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water?

Nederland blijft inzetten op communautaire maatregelen om de doelstellingen voor de prioritair stoffen te realiseren. Zoals aangegeven in de Toekomstagenda milieu wordt er een aanpak voor diffuse bronnen opgesteld die mede ten doel heeft de KRW doelen te realiseren.

50

Waarop is het bedrag van 420 miljoen euro tot 2011 voor de versterking van primaire waterkeringen gebaseerd? Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de 1,6 miljard euro tot 2020 die volgens tweede landelijke toetsing van de primaire waterkeringen nodig is voor een structurele aanpak? Wat wordt in dit verband bedoeld met de «meest urgente maatregelen»? Wordt hierbij een andere dan de wettelijke norm uit de Wet op de waterkering (1996) gebruikt?

Zie vraag 40.

51

Nu de resultaten van de tweede toetsing van de primaire waterkeringen bekend zijn geworden en we weten dat er 90 zwakke plekken zijn in de Nederlandse dijken, duinen en kunstwerken, lijkt de 420 miljoen euro die de regering hiervoor heeft uitgetrokken voor de periode van 2007–2011 wellicht te weinig; is het nodig om hiervoor meer uit te trekken zoals ook de UvW en het IPO bepleiten?

Zie het antwoord op vraag 40.

52

Waarom is de Minister afgeweken van het onlangs door de Staatssecretaris ingenomen standpunt dat tot 2020 ruim 1,5 miljard euro voor de versterking van de primaire waterkeringen nodig is?

Ik ben niet afgeweken van de eerdere uitspraak van de Staatssecretaris. Ik heb in bijlage 2 bij de brief aan de Tweede Kamer over de resultaten van de tweede toetsing van de primaire waterkeringen aangegeven dat er totaal 1,6 mld euro extra (met een onzekerheidsmarge van 40%) nodig is voor de uitvoering van maatregelen om de primaire waterkeringen op te knappen.

53

Ziet de Minister de synergie die bereikt kan worden door afstemming van de investeringen in het Ruimte voor de rivierproject en een nieuwe oeververbinding op de huidige plek van de Merwedebrug?

Op dit moment is er geen duidelijkheid over synergievoordelen die kunnen worden gehaald. Wel zal in beide planstudies daaraan aandacht worden besteed. Initiatiefnemer voor de planstudie voor de A27 is Rijkswaterstaat. Initiatiefnemer voor planstudie Uiterwaardvergraving Bedrijventerrein Avelingen is de gemeente Gorinchem. De bestuurs-overeenkomst met de gemeente Gorinchem is op 18 augustus 2006 door de burgemeester van Gorinchem en de staatssecretaris van VenW getekend. In de bestuursovereenkomst is nadrukkelijk opgenomen dat de gemeente Gorinchem haar werkzaamheden in het kader van de planstudie dient af te stemmen met de planstudie voor A27 en de Merwedebrug.

54

Kan een concrete streefwaarde worden genoemd voor de derde toetsing van de primaire waterkeringen voor wat betreft het percentage «onbekend/geen oordeel»? Tot hoever wilt u het percentage «onbekend/geen oordeel» terugdringen?

Een concrete streefwaarde is op basis van de huidige stand van zaken niet te geven. De overall kennis over de waterkeringen is wel sterk toegenomen, maar soms blijkt dat (detail)kennis nog ontbreekt of schiet het toetsinstrumentarium nog te kort. De conclusie «geen oordeel» kan verschillende oorzaken hebben. En om te komen tot een oordeel («voldoet» of «voldoet niet») zijn meerdere partijen aan zet. De oorzaak kan liggen in het ontbreken van hydraulische randvoorwaarden of het ontbreken van rekenregels. Het compleet maken van het toetsinstrumentarium is een prioriteit van Verkeer en Waterstaat. Onder andere is hiervoor aanvullend onderzoek nodig, bijvoorbeeld golfmetingen in de Waddenzee. Dit kost tijd. De oorzaak kan ook liggen in het ontbreken van kennis van de waterkeringen bij de beheerder (waterschap of Rijkswaterstaat). De beheerder is primair verantwoordelijk om deze kennis te verzamelen en actueel te houden. Dit kan echter veel tijd en/of geld kosten omdat er bijvoorbeeld kostbare grondboringen gedaan moeten worden of omdat het ontwerp lang geleden is gemaakt en informatie lastig te achterhalen is. Dit heeft tot gevolg dat alleen het streven uitgesproken kan worden dat het percentage zo veel als mogelijk gereduceerd wordt.

55

Wat zijn volgens de regering de belangrijkste factoren in het terugdringen van de BKL-overschrijdingen? Is de regering bereid de streefwaarde nog iets lager te leggen, dus onder de 10%?

De belangrijkste factor in het handhaven van de Basiskustlijn zijn de jaarlijkse strand- en onderwater suppleties langs de kust. Jaarlijks wordt er

door Verkeer en Waterstaat langs de Nederlandse kust ca. 12 miljoen m³ zand gesuppleerd.

De streefwaarde zal niet lager worden gelegd. Door natuurlijke oorzaken zullen er altijd een gering aantal BKL overschrijdingen zijn. Een deel van deze overschrijdingen zijn incidenteel doordat die door natuurlijke dynamiek weer worden hersteld. Het huidige kustlijnbeleid zegt dat er pas zand gesuppleerd wordt indien er sprake is van een meerjarige landwaartse trend, die leidt tot een overschrijding van de BKL.

56

Wanneer zal het innovatieprogramma KRW zijn opgesteld? Wanneer verwacht de regering te weten of er middelen beschikbaar komen uit het EU-Kaderprogramma 7 voor het KRW-innovatieprogramma?

Het volledige innovatieprogramma KRW is in 2009 beschikbaar en maakt onderdeel uit van het stroomgebiedbeheersplan. Ook voor die tijd zullen innovatiemaatregelen worden bevorderd maar zal er nog geen sprake zijn van een volledig «programma». In de huidige versie van het EU-kaderprogramma 7 zijn de mogelijkheden tot een financiële bijdrage nog beperkt. Daarom wordt vanuit Nederland in samenwerking met andere landen gewerkt aan een betere aansluiting van dit programma bij de kennis- en innovatiebehoefte die voortkomt uit de KRW.

57

Wat zijn, behalve de kosten die voortvloeien uit het Plan van aanpak achterstallig onderhoud 2003, de belangrijkste oorzaken voor de enorme stijging in de kosten van groot variabel onderhoud waterbeheer in 2007 in vergelijking met de kosten in 2006?

De kosten voor het Groot Variabel Onderhoud Waterbeheer bestaan voor 2006 en 2007 (en tevens de periode t/m 2010) volledig uit de kosten van projecten uit het Plan van aanpak achterstallig onderhoud. De stijging van de kosten van € 8,1 mln in 2006 naar € 23,6 mln in 2007 (bron Rijksbegroting infrafonds begroting A, pag. 23) wordt volledig veroorzaakt door het in realisatie komen van de projecten «Masterplan Haringvliet» (zie MIT projectenboek pag. 73) en «Renovatie Stuwen in de Lek» (zie MIT projectenboek pag. 74). Tot en met 2006 zaten beide projecten in de voorbereidingsfase waarmee veel minder kosten gemoeid zijn.

58

Kan aangegeven worden op welke wijze kan worden gegarandeerd dat de extra rijksbijdrage aan de BDU ten behoeve van verkeersveiligheid ook daadwerkelijk hieraan wordt besteed?

In de BDU verkeer en vervoer is een vijftal geldstromen gebundeld. Eén daarvan is de uitkering inzake Duurzaam Veilig die is bestemd voor het realiseren van (verkeers)maatregelen ter vermindering van het aantal verkeersdoden en gewonden. De BDU is een integrale uitkering: dat betekent dat er geen schotten zijn aangebracht tussen de verschillende bestedingsdoelen van de BDU. Via de Nota Mobiliteit werkt de nationale doelstelling voor alle provincies en WGR-plusregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen middels een vertaling in PVVP's en RVVP's («essentiële onderdelen van beleid»). Met het vaststellen van deze doelstellingen is uiteraard rekening gehouden met de bedragen die via de BDU beschikbaar komen voor de regio's. Dit geldt ook voor de verhoging per 2007, aangezien die al in 2002 was opgenomen in de (meerjaren-)begroting. Zo gezien gaat het dus niet om een extra rijksbijdrage, want in de gesprekken met de decentrale overheden over de nationale doelstelling is van meet af aan gerekend met een bijdrage van € 80 mln per jaar in de jaren 2007 t/m 2010.

59

Op welke wijze stimuleert de minister de ontwikkeling van veilige voertuigen?

Ten aanzien van de ontwikkeling van veilige voertuigen wordt langs vier sporen gewerkt:

1. Het stimuleren van onderzoek. Hierbij valt te denken aan programma's/trajecten als TRANSUMO, Wegen naar de Toekomst, de kaderprogramma's in de EU;
2. Euro N cap; stimuleren dat consumenten bij de aankoop veiligheid in de beschouwing betrekken;
3. wet- en regelgeving; in nationaal en in Europees verband up to date houden van regelgeving zodat de ontwikkeling van nieuwe technieken die de veiligheid bevorderen mogelijk worden gemaakt;
4. Het opzetten en uitvoeren van pilots. Bijvoorbeeld ISA bestelverkeer en de pilot in het kader van Wegen naar de toekomst. In het kader van het innovatieprogramma VenW zal VenW in de toekomst meer pilots gaan ontwikkelen.

60

Gesproken wordt over thema-acties in het internationaal vervoer. wat wordt hiermee bedoeld?

Thema-acties zijn bedoeld om hetzij bepaalde risicogroepen, hetzij in bepaalde piekperiodes specifiek te controleren. In het internationale busvervoer komt de naleving van de voorgeschreven rijen rusttijden gemakkelijk in het gedrang door economische druk op dit type vervoer. Daarom besteedt de inspectie speciaal aandacht aan het pendelvervoer en de internationale lijndiensten. De controles op het pendelvervoer richten zich zowel op de zomerpendels als op de winterpendels, naar en van de skigebieden. De controles op internationale lijndiensten richten zich op de Noord-Zuid-verbindingen (denk aan Marokko) en de Oost-West verbindingen (denk aan Roemenië en Bulgarije). De controles worden deels verricht in samenwerking met het KLPD. Vanaf 2005 wordt eveneens structureel samengewerkt met de Koninklijke Marechaussee en de Douane aan de grensovergangen te Venlo, Bergh, Heerlen en Hazeldonk. Internationaal is er samenwerking in de Euro Controle Route.

61

In het Herstelplan Spoor is voorzien dat in de periode 2006–2012 capaciteitsknelpunten worden opgelost. Ligt de realisatie hiervan op schema?

Ja, dat ligt op schema. ProRail heeft inmiddels de eerste capaciteitsanalyses afgerond en neemt verdere stappen voor de realisatie door het uitwerken van capaciteitsvergrotingsplannen. De knelpunten kunnen tijdig worden aangepakt.

62

Hoever zijn de NS en ProRail met de omschakeling naar output-sturing? Is deze omschakeling gereed in 2008?

De beheer- en vervoerconcessie beschrijven aan welke eisen ProRail en NS op 1 januari 2008 dienen te voldoen om over te kunnen gaan op outputsturing. De bewijslast, in de vorm van een adequate onderbouwing, dat is voldaan aan de vier voorwaarden uit de concessies ligt bij ProRail en de NS. VenW zal als concessieverlener en toezichthouder op de uitvoering van de concessies toetsen aan de hand van de eisen uit de concessie. Op het moment dat de concessies werden verleend aan partijen was bekend dat 1 januari 2008, einde ingroefase, een ambitieuze doelstelling

is. Dat is het nog steeds. ProRail en NS werken hard aan het behalen van deze datum. In het beheerplan en het vervoerplan geven ProRail en NS aan welke maatregelen zij nemen om per 1 januari 2008 aan de eisen uit de concessies te voldoen. Via kwartaalrespectievelijk halfjaarrapportages wordt Verkeer en Waterstaat op de hoogte gehouden van de voortgang in het interne proces dat ProRail en NS hiervoor doorlopen.

63

De begroting spreekt over de prestatie-indicator klanthinder. De streefwaarde wordt hierin vanaf 2007 gehandhaafd op een constant niveau van 13 000 uur. Betekent dit dat na 2007 geen kwaliteitsverbetering van de infrastructuur meer wordt nagestreefd?

De prestatie-indicator klanthinder betreft de zogenaamde ongeplande niet-beschikbaarheid van de infrastructuur van ProRail en wordt berekend als het product van het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden en de gemiddelde functiehersteltijd.

Inderdaad is de doelstelling om de waarde van deze prestatie-indicator vanaf 2007 op een constant niveau, te handhaven. Overigens stelt ProRail in haar conceptbeheersplan 2007 hiervoor het niveau van 11 870 uur in plaats van 13 000 uur voor. Dat is dus een verbetering.

Volgens het conceptbeheersplan verwacht ProRail dat het aantal trein-kilometers in 2011 9% hoger zal zijn dan in 2006 en het aantal bruto tonkilometers 16,3% hoger. Hierdoor is er bij een gelijkblijvend niveau van deze prestatie-indicator toch sprake van een kwaliteitsverbetering van de infrastructuur, omdat deze immers intensiever wordt gebruikt.

Overigens heb ik u op 5 juli 2006 in het kader van de motie Hofstra geïnformeerd (kenmerk DGP/SPO/U.0601580) over de stand van zaken rondom de registratie van verstoringen, waaronder die van de ongeplande niet-beschikbaarheid. Momenteel wordt door ProRail een nieuw en verbeterd systeem voor de registratie van verstoringen gerealiseerd en geïmplementeerd. De doelstelling hiervan is om de zogenaamde dekkinggraad en betrouwbaarheid van deze registratie te verbeteren. Door middel van statistische analyses van de ProRail-kwartaalrapportages wordt beoordeeld in hoeverre de daarin beschreven veranderingen in de ongeplande niet-beschikbaarheid veroorzaakt worden door veranderingen in de prestaties van ProRail of door het gewijzigde registratiesysteem. Mede op basis daarvan zal ik met ProRail nadere afspraken maken over de toekomstige richtwaarden voor de periode na 2007. Die wil ik immers baseren op een goed inzicht in de kwaliteit van het nieuwe registratiesysteem. Daarbij is het mijn streven om onder andere op deze prestatie-indicator kwaliteitsverbetering te realiseren.

64

Hoeveel geld wordt door de minister gereserveerd voor de proeven met het gratis of goedkoop OV?

In het kader van het «Programma Filevermindering» is totaal € 10 mln beschikbaar. Daarnaast voor proeven met «gratis» of goedkoop OV voor forenzen op fileknelpunten, alsmede voor de Probeerkaart OV om mensen die verhuizen of een nieuwe baan vinden laagdrempelig kennis te laten maken met het OV via een «gratis» of goedkoop proefabonnement.

65

Het college van B&W van Den Haag heeft besloten de zeggenschap over de aandelen van HTM tot 2012 onder te brengen bij een stichting. Hiermee zou het stadsgewest Haaglanden de busconcessie van HTM met drie jaar kunnen verlengen. Welk oordeel heeft de regering over deze gang van zaken?

Het betreft hier een voornemen van het college waarover de gemeenteraad nog moet stemmen. Met het oog op de inwerkingtreding van artikel 36b van het Besluit personenvervoer 2000, waarin onder andere de mogelijkheden tot uitstel van de aanbestedingsverplichting zijn geregeld, heeft het college het voornemen om gebruik te maken van deze mogelijkheid waarmee de aanbestedingsdatum voor het busvervoer van 2009 naar 2012 verschuift. Hieraan is echter de voorwaarde verbonden dat vóór 1 januari 2007 onomkeerbare stappen gezet zullen moeten om de beslissende invloed van de gemeente Den Haag op HTM weg te nemen. Het oprichten van een aparte stichting om zo gebruik te maken van uitstel van de aanbestedingsverplichting is op de wijze waarop het college zich dat voorstelt (o.a. door de beslissende invloed te behouden met de terugkoopoptie van aandelen), een stap terug en lijkt onverenigbaar met de daarop van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

66

Kan aangegeven worden wanneer het definitieve aantal woningen en de fasering van de uitvoering van GIS-3 bekend wordt?

Volgens de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV) worden de woningen, scholen en zorgcentra die voor isolatie in beschouwing genomen zullen worden bij GIS-3 opgenomen in een zogenaamd isolatieplan. Het gaat daarbij om circa 5100 objecten binnen het isolatiegebied dat bepaald wordt door het Luchthaven Indeling Besluit Schiphol (LIB 2004). Woningen die bij GIS-1 of GIS-2 al voldoende geïsoleerd zijn, worden niet opgenomen in het isolatieplan. Het definitieve aantal woningen dat daadwerkelijk geïsoleerd wordt, is afhankelijk van het aantal eigenaren dat uiteindelijk deel wil nemen aan GIS-3. Het LIB 2004 isolatiegebied zal worden opgenomen in een aangepaste versie van de RGV. Naar verwachting zal de publicatie van de nieuwe RGV en de goedkeuring van het isolatieplan in 2006 plaatsvinden. Voor wat betreft de fasering het volgende. Voor GIS-3 is een projectplan opgesteld in de eerste helft van 2006. Thans worden voorbereidende werkzaamheden verricht, zoals het opstellen van het isolatieplan en het voorbereiden van Europese aanbestedingen voor het werk dat in de markt wordt gezet. Na vaststelling van het isolatieplan zullen de eerste eigenaren benaderd worden om hun eventuele deelname aan GIS-3 te peilen en hen voor te lichten over de geluidsisolatie. Naar verwachting zal dit laatste ook nog in 2006 plaatsvinden. GIS-3 zal worden uitgevoerd in deelprojecten. In het projectplan wordt er van uit gegaan dat de isolatiewerkzaamheden uitgevoerd worden in de periode tot en met 2010.

67

Kan aangegeven worden wat het aandeel is van het luchtverkeer in de totale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van Schiphol?

In de evaluatie van het Schipholbeleid is voor een studiegebied van 20 kilometer bij 20 kilometer de bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtverontreiniging in de omgeving van Schiphol berekend («Evaluatie Schipholbeleid; Schonere lucht, schonere vliegtuigen, meer uitstoot luchtverkeer»). De bijdrage van het luchtverkeer varieert per locatie in het studiegebied. In 2004 lag voor NO₂ de bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtverontreiniging voor verschillende locaties in het studiegebied tussen de 1% en 2%. Voor PM10 lag deze bijdrage rond de 0,11%.

68

Aangegeven wordt dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden naar de uitvoering van het tweede deel van de motie Hofstra met betrekking tot prijspalen bij tankstations. Wanneer zijn hiervan de resultaten te

verwachten en op welke wijze wordt invulling gegeven aan het eerste deel van deze motie?

De resultaten met betrekking tot het onderzoek naar het 2e deel van de motie (de systematiek zoals gehanteerd op de lange tolwegen in Frankrijk) zullen in de loop van 2007 beschikbaar komen. Hoewel hierover een zekere weerstand bestaat binnen de branche zal ik ze in het onderzoek actief te betrekken.

Naar aanleiding van de kamerbrief van 4 juli 2006 (kenmerk RWS/SDG/NW 2006/1143/31107) heeft de branche aangegeven graag zelf met een voorstel te komen hoe deel 1 van de motie (goed zichtbare prijzen op de locatie zelf) uit te voeren. Dit voorstel verwacht ik eind 2006/begin 2007. Mocht dit voorstel niet tot het gewenste resultaat leiden, dan zal ik overgaan tot aanpassing van beleid en/of regelgeving ten aanzien van de vergunningsystematiek.

69

Door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is toegezegd te kijken naar een mogelijke aanpassing van art. 5.3 Wet Luchtvaart. Wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek te verwachten?

Dit onderzoek is in samenwerking met het ministerie van Justitie uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn op 15 augustus per brief aan zowel de Tweede Kamer als de Eerste Kamer aangeboden (kenmerk DGTL/06008567). De conclusie die toen getrokken is, luidt: «Haalbaarheid van schrappen dan wel aanscherpen van artikel 5.3 Wet luchtvaart. Een belangrijk element in de discussies over het wetsvoorstel (29 977, Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart) is het artikel 5.3 van de Wet Luchtvaart geweest. Het artikel verbiedt het op zodanige wijze deelnemen aan het luchtverkeer dan wel het zodanig geven van luchtverkeersleiding dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht. Naar de mening van de luchtvaartsector is dit artikel veel te ruim geformuleerd. In het overleg met uw Kamer hebben we aangegeven bereid te zijn te bezien in hoeverre het mogelijk is artikel 5.3 te schrappen of zodanig aan te passen dat overtreding van het artikel alleen een strafbaar feit oplevert wanneer sprake is van opzet of schuld. Ons is gebleken dat schrappen van het artikel niet raadzaam is gelet op het belang dat dit artikel als vangnetbepaling vervult. Ook aanscherping van het artikel, dat een belangrijke grondnorm omvat, is niet noodzakelijk, omdat de Aanwijzing aan het Openbaar Ministerie reeds bepaalt dat alleen vervolging wordt ingesteld indien sprake is van opzet of grove nalatigheid.» In de genoemde brief is een bijlage opgenomen waar dieper wordt ingegaan op de argumenten die aan dit standpunt ten grondslag liggen.

70

Kan ingegaan worden op de situatie rondom de uitbreiding van vliegveld Eelde? In welke fase bevinden de procedures zich en in hoeverre staat de gedane toezegging van € 18 mln nog?

In maart 2006 hebben de verantwoordelijke staatssecretarissen van VenW en VROM een nieuwe beslissing op bezwaar gepubliceerd, in het kader van de beroepsprocedure over het aanwijzingsbesluit Groningen Airport Eelde dat baanverlenging mogelijk maakt. Deze beslissing op bezwaar is een reactie op de (laatste) uitspraak van de Raad van State dat het aanwijzingsbesluit beter moet worden onderbouwd. Tegen de beslissing op bezwaar zijn 12 beroepschriften ingediend. Zeer recent heeft het bevoegd gezag, als reactie op deze beroepschriften, een verweerschrift aan de Raad van State gezonden. Nadat de Stichting Advisering Bestuurs-

rechtspraak – dit najaar – advies heeft uitgebracht en een zitting heeft plaatsgevonden, zal de Raad van State opnieuw uitspraak doen. Vooralsnog is er geen reden de financiële toezegging (18 miljoen euro) in te trekken.