

Vergaderjaar 2006–2007

31 031 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2006

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 juni 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft de volgende vragen over het Jaarverslag Verkeer en Waterstaat 2006 (Kamerstuk 31 031 XII nr. 1) aan de regering voorgelegd.

De vragen en de daarop door de regering gegeven antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. W. F. Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Voorzitter Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Ondervoorzitter Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besse-link (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

Aangegeven wordt dat er voor verschillende projecten «Public Private Comperators» (PPC's) zijn uitgevoerd. Heeft dit ook geleid tot daadwerkelijk toepassen van PPS? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Voor A2 Maastricht is besloten tot een DC-contract met gebiedsontwikkeling en voor het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk tot een DBM-contract met een lange looptijd. Voor A12 Utrecht-Maarsbergen is de financiële meerwaardetoets positief ten aanzien van een DBFM-contract en zal besluitvorming spoedig plaatsvinden. Voor de andere projecten is de keuze nog niet gemaakt. De motivering voor de contractkeuze zal per project in het MIT/SNIP projectenboek worden opgenomen.

2

Kan aangegeven worden aan welke concrete projecten gewerkt wordt binnen de PPS Kennispool? Hoe verhoudt zich dit met het kenniscentrum PPS? De PPS Kennispool werkt mee aan alle projecten waarvoor een PPC wordt opgesteld, dus aan alle projecten boven de € 112,5 mln. De PPS Kennispool biedt feitelijke ondersteuning aan de projectorganisaties van VenW die bezig zijn met (de voorbereiding van) een PPS project. Het Kenniscentrum bij Financiën bestaat niet meer in de oude vorm. Interdepartementaal wordt intensief samengewerkt op het gebied van het opbouwen en delen van kennis met betrekking tot PPS. Het ministerie van Financiën heeft hierbij een trekkende en coördinerende rol.

3

Komt er binnen het kader van het coalitieakkoord (nieuwe tranche van 25% reductie administratieve lasten) een vervolg op het project Beter Geregeld van Verkeer en Waterstaat?

Het project Beter Geregeld omvat een domeinsgewijze kwalitatieve doorlichting van de belangrijkste wet- en regelgeving van Verkeer en Waterstaat. Op basis van zes doorgelichte domeinen is het uitvoeringsprogramma «Minder Regels en Lasten en een betere Dienstverlening» (Kamerstuk 2005–2006, 29 362, nr. 105) tot stand gekomen. Het resultaat van de laatste drie doorlichtingen (lagere regelgeving spoor, wegenverkeersrecht en vervoer gevaarlijke stoffen) zal binnenkort aan de Kamer worden gezonden en voorgestelde verbeteringen zullen worden toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma.

Slechts enkele onderwerpen uit de wet- en regelgeving van Verkeer en Waterstaat zijn dan niet doorgelicht. De belangrijkste daaruit komen de komende jaren aan de orde in andere beleids- of wetsevaluaties. In dergelijke evaluaties zal dan de zogenaamde «sturingsvisie beter geregeld» nadrukkelijk onderdeel vormen van het toetsingskader. Een voorbeeld vormt de al eerder voor 2008 toegezegde evaluatie van de Spoorwegwet. In verschillende doorlichtingen bleek Europese regelgeving een beperkende factor voor verdere regeldruk reductie. Nu de Europese Commissie begonnen is met het «Better Regulation program», ontstaan wellicht aanvullende mogelijkheden. Verder is de commissie Noordzij ingesteld voor een fundamentele doorlichting transport.

Het gaat er nu verder om de gedane verbeteringsuggesties uit het uitvoeringsprogramma ook daadwerkelijk te implementeren. Voor zover alsnog nadere concrete knelpunten onderkend worden, zullen ook die de vereiste aandacht krijgen. Maar er is na Beter Geregeld geen aanleiding om nu opnieuw een algemene doorlichting van het geheel van de bestaande wet- en regelgeving van Verkeer en Waterstaat te ondernemen.

Om te voorkomen dat opnieuw ongewenste regeldruk zou kunnen ontstaan, is in de interne werkwijze op het ministerie van Verkeer en Waterstaat via zogenaamde «startnota's» geborgd dat al in een heel vroeg

stadium plannen voor nieuwe wet- en regelgeving aan de «stuuringsvisie» getoetst worden.

Tenslotte zal Verkeer en Waterstaat uiteraard actief bijdragen aan interdepartementale programma's voor de reductie van regeldruk. De staatssecretarissen van Financiën en Economische Zaken hebben de Kamer toegezegd nog voor de zomer de plannen van het kabinet voor te leggen waarmee inhoud gegeven zal worden aan de aangekondigde reductie van administratieve lasten voor bedrijven van 25 procent.

4

Aangegeven wordt dat de APK in 2006 eenvoudiger is geworden door het schrappen van tientallen controlepunten. Kan aangegeven worden of en wanneer het kabinet overweegt de frequentie van de APK-keuring te versoepelen?

Ik heb mij over de verlaging van de APK-frequentie breed laten informeren door diverse betrokken organisaties. Dat zijn de BOVAG, de RAI, de consumentenorganisaties ANWB en KNAC, Veilig Verkeer Nederland en de RDW. Daarnaast heb ik uiteraard ook kennis genomen van de aanbevelingen van het Europees onderzoek. Op dit moment wordt een kabinetsbesluit voorbereid. Ik verwacht dat ik de Tweede Kamer daarover binnenkort een brief kan sturen. Mijn streven blijft alle veranderingen ten aanzien van de APK-frequentie tegelijkertijd in te voeren op 1 januari 2008.

5

Welke maatregelen worden genomen om de administratieve lasten voor burgers, uitgedrukt in uren, te verminderen?

De belangrijkste maatregel die VenW gaat nemen om de administratieve lasten voor burgers, uitgedrukt in uren, te verminderen is het terugbrengen van de APK-frequentie. Burgers met een benzineauto van maximaal acht jaar oud zullen aanmerkelijk minder tijd kwijt zijn aan de verplichtingen welke voortvloeien uit de APK. Daarnaast zijn besparingen op de tijd van burgers te verwachten bij het aanvragen en vervangen van kentekenbewijzen. Bij verlies van een kentekenbewijs zal bijvoorbeeld de eis vervallen om nieuwe kentekenplaten aan te schaffen. Bij het aanvragen van een klein vaarbewijs zal tenslotte de verplichting vervallen om een uittreksel uit de Gemeentelijke Basis Administratie te overhandigen. Dit scheelt aanvragers een gang naar het gemeentehuis.

6

Wat zijn de resultaten van de proeven op het gebied van rijassistentie in de auto in de vorm van plaatsafhankelijke snelheidsbegrenzing? Krijgen deze proeven nog een vervolg?

In 2006 heeft Wegen naar de Toekomst de proef «De rijassistent» afgerond. In deze proef reden 19 personen vijf maanden in een auto uitgerust met een ACC (advanced cruise control) en LDW (lane departure warning) rond. De ACC houdt automatisch afstand tot de voorligger en tot ingestelde maximumsnelheid; LDW waarschuwt bij het verlaten van de rijstrook. De resultaten zijn overwegend positief. Met name ACC wordt als zeer comfortabel gezien. De pilot geeft de indicatie dat er 8 procent minder ongevallen op snelwegen en secundaire wegen plaatsvinden als iedereen in Nederland gebruik zou maken van ACC en LDW. Dit lijkt niet gepaard te gaan met een verminderde doorstroming. Het brandstofgebruik is tijdens de proef met gemiddeld 3 procent gedaald en de daarmee gepaard gaande emissies nemen met maximaal 10 procent af.

De Rijassistent is onlangs afgerond. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor verdere vervolgprouven.

7

Ligt het in de lijn der verwachting dat de verwachte kostendaling voor de invoering van de kilometerheffing voldoende is om te kunnen voldoen aan de eisen die de Nota Mobiliteit op dit gebied stelt? Kan aangegeven worden wanneer wordt verwacht dat dit het geval is?

In de Nota Mobiliteit wordt geconstateerd dat de investeringskosten (gemiddeld € 3 miljard in 2005) te hoog waren en dat deze aanzienlijk moesten dalen. Wat aanzienlijk inhoudt is verder niet uitgewerkt. In de marktconsultatie zijn de kosten voor de invoering van de kilometerprijs opnieuw onderzocht. Hieruit blijkt dat de kosten in 2006 gemiddeld € 2 miljard waren. Dat is een behoorlijke daling. Kort voor de aanbesteding van start zal gaan, zal opnieuw een inschatting van de kosten worden gemaakt. De kosten zullen wellicht weer verder gedaald zijn, maar naar verwachting niet meer met zulke sprongen. Bij de aanbesteding zelf zal de uiteindelijke prijs duidelijk worden.

Voor de exploitatiekosten is in de Nota Mobiliteit een percentage van 5% meegegeven. Uitgaande van de volledige omzetting van de vaste auto-belastingen (BPM en MRB) komt dit neer op zo'n 350 mln. exploitatiekosten per jaar. Uit de marktconsultatie bleek ook voor de exploitatiekosten een behoorlijke daling t.o.v. 2005. De oorzaak voor de kostendaling verschilde per marktpartij. Een verstandige inkoopstrategie (met onder andere een aanbesteding) moet het mogelijk maken dat de kosten nog verder dalen.

8

In hoeverre past de studie naar individueel personenvervoer door de lucht bij de CO₂ doelstellingen van het nieuwe kabinet?

VenW ziet het als zijn taak om nieuwe vormen van mobiliteit te onderzoeken. Om te bezien of individueel personenvervoer door de lucht een van deze vormen zou kunnen zijn, dient eerst onderzoek gedaan te worden. Onderdeel van dergelijk onderzoek zullen de milieugevolgen en daarmee ook de CO₂ uitstoot, van deze vorm van transport zijn omdat voldaan moet worden aan de doelstellingen van het kabinet. Op dit moment is nog geen informatie beschikbaar die hier duidelijkheid over kan geven.

9

Wat wordt bedoeld met de zinsnede «een verantwoordelijkheidsverschuiving naar de gebruiker» in het licht van de invoeringskosten van kilometerbeprijzing?

Met de zinsnede «een verantwoordelijkheidsverschuiving naar de gebruiker» in het licht van de invoeringskosten moet worden gedacht aan de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker om op een correcte (maar ook voor de gebruiker redelijke) wijze met de door hem te gebruiken apparatuur om te gaan. Als immers alle verantwoordelijkheid bij de overheid ligt kunnen gebruikers daardoor (onbewust) op verkeerde wijze tot hun kilometerprijs komen, hetgeen altijd tot correcties, ingrijpen en dus hogere kosten voor overheid en maatschappij leidt.

10

Aangegeven wordt dat er nog sprake zal zijn van achterstallig onderhoud bij kunstwerken zoals viaducten. Kan aangegeven worden bij hoeveel kunstwerken sprake is van achterstallig onderhoud, welke kosten hieraan zijn verbonden, waaruit die kosten worden betaald en wat de gevolgen voor het verkeer zijn?

Eind 2006 was er bij 28 procent van de bruggen en viaducten, de zogenaamde kunstwerken, sprake van een onderhoudsachterstand. In de Midterm Review (MTR) is er van uitgegaan dat de totale onderhoudsachterstand op het hoofdwegennet eind 2006 circa € 285 mln. zou bedragen en dat deze in de periode tot en met 2010 weggewerkt zou worden. De kosten hiervan worden betaald uit de investeringsimpuls beheer en onderhoud en uit het reguliere budget voor beheer en onderhoud. De verkeershinder die het gevolg is van werkzaamheden aan kunstwerken is onderdeel van de afspraken die met de Kamer zijn gemaakt over de beperking van verkeershinder bij wegwerkzaamheden.

In de MTR is nog geen rekening gehouden met de slechte conditie van de Hollandse Brug, die pas onlangs aan het licht gekomen is. Op dit moment laat ik een onderzoek uitvoeren Ev naar de conditie van kunstwerken van voor 1975 om antwoord te krijgen op de vraag of deze problematiek elders ook kan gaan optreden. In hoeverre dit zal leiden tot een bijstelling van het beeld van de totale onderhoudsachterstand, is nu nog niet te zeggen. Na het zomerreces zijn alle kunstwerken van voor 1975 beoordeeld. Dan kan ik aangeven hoeveel objecten nader moet worden onderzocht. Ik streef ernaar om aan het einde van dit jaar uw Kamer te kunnen informeren over de resultaten van het onderzoek.

Ik zal na het zomerreces van 2007 aan de Kamer berichten wat de voorlopige bevindingen zijn van het onderzoek.

Ik hecht er aan de Kamer te melden dat de problemen die we nu onder vinden bij de Hollandse Brug en de beperkende maatregelen die genomen moesten worden voor het vrachtverkeer, niet representatief zijn voor kunstwerken met onderhoudsachterstand. In het algemeen kan al het verkeer normaal gebruik maken van kunstwerken met een onderhoudsachterstand totdat er onderhoud gepleegd wordt. En ook tijdens de uitvoering van dat onderhoud tracht Rijkswaterstaat de hinder voor het verkeer te beperken tot een absoluut minimum.

11

Kan aangegeven worden wat de redenen zijn van de structurele daling van het aantal verkeersdoden in Nederland? Kan tevens aangegeven worden op basis van welke criteria het pakket maatregelen is samengesteld dat moet leiden tot het halen van de verscherpte doelstelling voor het aantal verkeersdoden in 2010?

Op 15 september 2006 is een brief naar Kamer gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 29 393, nr. 43) waarin staat: «daling van aantal verkeersdoden ligt in de lijn der verwachting, gelet op de genomen verkeersveiligheidsmaatregelen. De extra scherpe daling van 2004 en 2005 is evenwel lastig geheel wetenschappelijk te verklaren. De SWOV heeft onderzoek gedaan en schrijft de scherpe daling (deels) toe aan een daling van het aantal verkochte brommers in 2004 ten opzichte van 2002. Verder is er een wetenschappelijke verklaring gevonden van een substantieel minder aantal verkeersdoden door een vermindering van het aantal (forse) overtredingen op gebied van snelheid, alcohol en gordelgebruik.» In december 2006 (Kamerstuk 2006–2007, 29 393, nr. 48) is de Tweede Kamer gemeld dat de positieve ontwikkeling van de ongevalcijfers de afgelopen jaren er niet toe mogen leiden om de inspanningen op het gebied van de verkeersveiligheid te laten verslappen. Dat is ook de reden geweest om de doelstelling 2010 op nationaal niveau aan te scherpen. Over de maatregelen verkeersveiligheid en voortgang van beleid is op 1 juni 2007 (Kamerstuk 2006–2007, 29 393, nr. 52) een brief naar de Tweede Kamer verstuurd. Belangrijke criteria voor zowel de huidige als toekomstig te nemen maatregelen zijn kosteneffectiviteit, maatwerk en probleemgerichtheid.

12

Kan inzichtelijk gemaakt worden dat de campagne «Daar kun je mee thuis komen» effect heeft gehad op het gedrag van verkeersdeelnemers? Welke kosten zijn verbonden aan deze campagne en de andere campagnes die Verkeer en Waterstaat afgelopen jaar heeft uitgerold?

Het gedrag van verkeersdeelnemers wordt beïnvloed door verschillende factoren en maatregelen, zowel binnen als buiten de campagnecontext. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat meerjarige en samenhangende inzet van voorlichting en handhaving – zoals sinds 2003 gebeurt in de verkeersveiligheidscampagnes onder de gezamenlijke noemer «Daar kun je mee thuis komen» – de meeste kans op duurzame gedragsverbetering biedt. Het is echter methodisch en praktisch zeer moeilijk om geconstateerde veranderingen in het gedrag (bijv. een toename van gordelgebruik) te herleiden tot één specifieke maatregel, mede omdat de genoemde gedragsinstrumenten elkaars effect versterken. De meeste mensen laten zich immers zowel leiden door argumenten uit voorlichting als door de ingeschatte kans op een boete of andere sanctie bij overtreding. Voorzover er geen andere factoren meespelen (zoals een wijziging van regelgeving), is het aannemelijk dat waargenomen gedragsveranderingen grotendeels een effect zijn van de combinatie voorlichting en handhaving binnen de campagnecontext.

Door middel van voor- en nametingen wordt vanaf 2003 de ontwikkeling van kennis, houding en gedrag gemonitord op de hoofdthema's van de Thuiskomen-campagne (rijden onder invloed van alcohol, gordelgebruik, gebruik van fietsverlichting en afstand houden op snelwegen). De monitoringresultaten worden weergegeven in een jaarlijkse rapportage. De laatst verschenen rapportage bevat de resultaten voor de periode 2003 tot en met 2005 ('Thuiskomen in 2005'; oktober 2006). Daaruit blijkt dat bij de genoemde vier thema's sprake is van een positieve trend in het waargenomen gedrag. Volgens de VenW-Adviesdienst Verkeer en Vervoer is deze gunstige ontwikkeling in belangrijke mate toe te schrijven aan de combinatie voorlichting en handhaving in het kader van de Thuiskomen-campagne. De rapportage over de campagnes 2006 komt naar verwachting in het derde kwartaal 2007 beschikbaar.

In 2006 kwam een bedrag van € 4,6 miljoen ten laste van de VenW-begroting voor de uitvoering van de verkeersveiligheidscampagnes onder de noemer «Daar kun je mee thuis komen». Dit omvat zowel de meerjarige campagnes, zoals de Bob- en de gordelcampagne, als incidentele campagnes als Auto te water.

De uitvoering van de VenW-campagne «Van A naar Beter» kostte in 2006 eveneens € 4,6 miljoen.

13

Kan nadere informatie gegeven worden over de risicoverdeling en de rijksbijdrage ten behoeve van BREM?

De Staat legt € 76 mln. in conform gemaakte afspraken met de TK en aandeelhouders van Keyrail € 26 mln.

De risicoverdeling is als volgt afgesproken. Naast schade veroorzaakt door derden en logische overmachtsituaties zal de Staat de risico's dragen die samenhangen met verborgen gebreken. Ook als specifieke wet- en regelgeving verandert en als buiten de invloedssfeer van Keyrail (voorheen BREM) blokkades op aansluitende spoorgedeelten (waaronder het baanvak Emmerich-Oberhausen) zorgen voor stremmingen waardoor vervoer over de Betuweroute niet mogelijk is, draagt de Staat deze risico's.

De aandeelhouders van Keyrail hebben de normale ondernemingsrisico's. Voorbeelden hiervan zijn tegenvallende vervoersontwikkeling, hogere

onderhoudskosten of slechte prestaties naar vervoerders met mogelijke financiële gevolgen.

14

Kan aangegeven worden wanneer het kabinet een standpunt inneemt met betrekking tot de ontsluiting van Almere?

Voor de infrastructurele ontsluiting van Almere worden twee planstudies uitgevoerd, de planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) en de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). De planstudie weg SAA bestaat uit twee fasen. In de eerste fase wordt een keuze op hoofdlijnen gemaakt tussen de alternatieven. In de tweede fase vindt op basis van de gemaakte keuze een verdere uitwerking plaats en wordt de formele Trajectnota/MER opgesteld. In 2006 heeft het kabinet in het kader van de eerste fase besloten de capaciteit van de bestaande infrastructuur te vergroten. Daarbij gaat het in ieder geval om de A6, A1 en A10-Oost. Het kabinet streeft er naar op korte termijn een besluit te nemen over het al dan niet uitbreiden van de A9 Gaasperdammerweg en de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp. In de planstudie OV SAAL wordt onderscheid gemaakt in de korte termijn (tot 2013) en de lange termijn (2020/2030). Op korte termijn ontstaan knelpunten op het spoor, waar extra maatregelen voor nodig zijn. Het kabinet streeft ernaar dit jaar besluiten te nemen over deze korte termijn maatregelen. De opgaven voor de lange termijn hangen onder meer samen met de grote ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals de groei van Schiphol, de agglomeratie Amsterdam en Almere. Vóór 2010 zal het kabinet hier principebesluiten over nemen.

15

Kan aangegeven worden wanneer daadwerkelijk wordt begonnen met de uitbreiding van de A10-Oost, de A1 en de A6 en welke kosten hieraan zijn verbonden? Kan tevens worden aangegeven op welke wijze Amsterdam (financieel) wordt betrokken bij de problemen met de inpassing van de Gaasperdammerweg?

Volgens planning starten de werkzaamheden aan de weg in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in 2011 en worden deze in 2017 afgerond. De kosten voor de uitbreiding van de A6, A1 en A 10 Oost worden geraamd op € 1,7 miljard. De planstudie weg SAA vindt plaats in goed overleg met de regionale overheden. Zo zijn samen met de gemeente Amsterdam plannen ontwikkeld voor de uitbreiding en inpassing van de A9 Gaasperdammerweg, waarbij wordt uitgegaan van deels een verdiepte aanleg en deels een overkapping van de weg. Met de gemeente Amsterdam vindt overleg plaats over een financiële bijdrage van de gemeente aan de inpassing van de weg in Amsterdam-Zuidoost. Vooruitlopend op het structureel aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere wordt ook op kortere termijn de wegcapaciteit uitgebreid door het nemen van benuttingsmaatregelen op de A6, A1 en A9 Gaasperdammerweg. Volgens planning komt de extra capaciteit in 2009 beschikbaar.

16

Kan aangegeven worden wanneer het kabinet verwacht dat zij werk gaat maken van de invoering van een risicobenadering met betrekking tot de Nederlandse waterkeringen? Kan het kabinet aangeven/schatten hoeveel extra kosten dit met zich gaat meebrengen en waaruit deze kosten moeten worden gedekt?

Over de uitgangspunten en de invoering van de risicobenadering en wat het voor het beleid zou kunnen betekenen wil ik graag met de Tweede Kamer van gedachten wisselen tijdens het AO op 27 juni 2007. Over de risicobenadering is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief (Kamerstuk 2006–2007, 27 625, nr. 79).

In 2008 wil ik in de beleidsnota waterveiligheid aangeven hoe ik de benadering beleidsmatig ga invullen en uitwerken. In 2008 kan ik een globale schatting geven over de financiële consequenties die zijn gemoeid met een eventuele omslag in beleid.

Om te bezien of de huidige normen nog passen bij de te beschermen waarden achter de dijken hebben we de inzichten nodig uit kosten-baten analyses en het project Veiligheid Nederland in Kaart. Dan kunnen we meer gedetailleerde en concrete uitspraken doen over de hoogte van de norm en de investeringen om aan de norm te voldoen. Ik verwacht rond 2010 dan ook concreter te kunnen worden over de kosten.

17

Welke producten zijn ingezet teneinde de operationele doelstellingen te bereiken?

In de begroting 2006 staan de voorgenomen producten voor elke operationele doelstelling. In zijn algemeenheid geldt dat voor zover deze producten in de Verantwoording 2006 niet expliciet zijn toegelicht, deze conform planning zijn uitgevoerd.

Onderstaand treft u ter verdere toelichting per operationele beleidsdoelstelling een overzicht van de in 2006 gerealiseerde voortgang van de belangrijkste producten:

In het kader van de doelstelling «Bestuurlijke Organisatie en Instrumentatie» is ondermeer uitvoering gegeven aan het interdepartementaal programma Partners voor Water, de vereenvoudiging van de financieringsstructuur regionaal waterbeheer en het programma Leven met Water (hieronder valt onder andere het kennissubsidieprogramma BSIK). Voorts is het wetsvoorstel voor de nieuwe integrale Waterwet in oktober 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden;

In het kader van de doelstelling «Veiligheid» is conform de Wet op de Waterkering de Tweede Toetsing van de primaire waterkeringen afgerond. Deze resultaten zijn daarna in samenwerking met de betrokken bestuurlijke partners geanalyseerd. In september 2006 heeft de Staatssecretaris van VenW vervolgens het definitieve rapport, inclusief een programma voorstel voor de treffen verbetermaatregelen, aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarnaast is in samenwerking met de betrokken provincies, waterschappen en departementen voortvarend gewerkt aan de verdere uitwerking van de planstudies Zwakke Schakels Kust en zijn ter bescherming van onze kust strandsuppleties uitgevoerd. Tenslotte zijn belangrijke, finale, stappen gezet in de afronding van de PKB Ruimte voor de Rivier; op 7 juli 2006 is deze door de Tweede Kamer aangenomen en op 19 december 2006 is de Eerste Kamer akkoord gegaan. Als volgende stap in het proces is begin 2007 gestart met de uitwerking van de planstudies op maatregelniveau;

Voor het operationeel beleidsdoel «Waterkwantiteit» is uitvoering gegeven aan het (verder) op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem. Dit betreft onder meer de implementatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water;

Voor de doelstelling Waterkwaliteit zijn de belangrijkste producten de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Europese Mariene Strategie. Voor de KRW is de Decemhernota op 15 december 2006 aan de Tweede

Kamer aangeboden. Daarnaast is eind 2006 een politiek akkoord bereikt over een concept tekst van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

18

In welke zin kunnen ondersteuning en afstemming met het rijk beter?

Uit de evaluatie van de tweede toetsing op veiligheid is gebleken dat er met name behoefte is aan meer regie tijdens de uitvoeringsperiode van vijf jaar. Tevens leven er wensen op het gebied van onderlinge communicatie, voortgangscontrole en hulp tijdens de toetsing.

De aanbevelingen van deze evaluatie hebben geleid tot het, in goed overleg tussen alle betrokken partijen, opstellen van een zogenaamd draaiboek derde ronde toetsen op veiligheid. Daarin is onder andere vastgelegd welke rollen en verantwoordelijkheden voor partijen in het toetsproces zijn te onderscheiden, dat de regie ten aanzien van de toetsing bij VenW wordt belegd, dat partijen jaarlijks bij elkaar komen om met elkaar de voortgang te bespreken en welke mijlpalen in het toetsproces zijn te onderscheiden.

19

Zijn dit de enige projecten waarin nieuw beleid wordt voorbereid? Zo nee, op welke andere terreinen worden inspanningen dienaangaande verricht?

Naast waterveiligheid 21^e eeuw is bijvoorbeeld het Nationaal Programma ARK (Adaptatie Ruimte Klimaat) van belang. Met betrekking tot gebiedsontwikkeling is recent een start gemaakt met het ontwikkelen van een visie op een «ander IJsselmeer», waarbij de relatie met het verbeteren van de Afsluitdijk aan de orde is.

20

Waarom is Partners voor Water zo traag op gang gekomen? Welke consequenties bracht dit verder met zich mee? Waarom kon de ontvangen factuur van Stichting Leven met Water niet betaald worden? Wat is de nadere specificering van het begrip voortschrijdend inzicht onder punt 3 in dezen?

Partners voor Water: Met betrekking tot de trage start van dit programma heb ik u reeds geïnformeerd naar aanleiding van een vraag inzake de najaarsnota 2006. Het aanbestedingscontract voor Partners voor Water 2 (2005–2009) is eerst eind 2005 met een agentschap van EZ gesloten dat dit thans samen met de stichting Netherlands Water Partnership uitvoert. Daarbij geldt een programmatische aanpak in een publiek private samenwerking. Dit aanbestedingsproces heeft de nodige doorlooptijd gevraagd om naar behoren aan te sluiten bij internationale regelgeving, waardoor de geplande uitgaven achterbleven. In 2007 is de meerjarenplanning hierop aangepast; het niet gebruikte budget is doorgeschoven naar later en het programma draait nu op volle kracht. Er is dus geen sprake van consequenties.

Leven met water: De factuur van deze stichting was op tijd ontvangen, maar vanwege problemen met de administratieve afhandeling is deze niet in 2006, maar pas begin 2007 betaald.

Quick scan van de gebruiksfuncties van water: Deze beoogde aanvankelijk vooral inzicht te bieden in de fysieke, maatschappelijke en economische kenmerken van de gebruiksfuncties. In de loop van de quick scan is de vraagstelling uitgebreid met vragen naar de toegevoegde waarde van deze kennis voor afweging in het beleidsproces. Daar wordt op dit moment uitwerking aan gegeven.

21

Waarom heeft de Watertoets nog nauwelijks invloed op het niveau van de locatiekeuze?

In de afweging slaat de balans op dit planniveau door in de richting van andere belangen. Het blijkt lastig om het waterbelang sterk te positioneren in het complexe krachtenveld van vaak al langer lopende locatiekeuzeprocessen. Ook is men geneigd te denken dat de nadelen van een bepaalde locatiekeuze gemitigeerd kunnen worden op inrichtingsniveau. Daarbij komt dat veel bouwlocaties reeds vastgesteld waren/zijn voordat de watertoets zijn intrede deed (2001). Door de dan reeds ingenomen grondposities en afspraken is het vaak niet mogelijk om af te wijken van de reeds eerder vastgestelde locaties.

22

Waarom ontbreekt het in 32% aan voldoende gegevens?

Voor het toetsen van de primaire waterkeringen is een grote diversiteit aan gegevens noodzakelijk. In vergelijking met de eerste ronde («geen oordeel» lag toen op 41%) is al wel sprake van een verbetering, maar nog steeds ontbreekt het op detailpunten aan voldoende dekkende gegevens om tot een definitief oordeel te komen.

Het betreft bijvoorbeeld het ontbreken van voldoende informatie over de opbouw van een kering, het niet tot op een voldoende detailniveau beschrijven van een specifiek faalmechanisme (bv waterstroming onder de waterkering door) of toetsmethode in het Voorschrift Toetsen op Veiligheid of de hydraulische randvoorwaarden zijn niet tot op het benodigde detailniveau uitgewerkt, bijvoorbeeld de waterstanden en golven op de Waddenzee, of ontbreken.

Ook komt het voor dat de beheerder nog bezig is met een nader onderzoek en dat het resultaat daarvan op de peildatum van de toetsing nog niet beschikbaar was. In deze situatie kan er dan nog geen oordeel worden uitgesproken en krijgt de betreffende waterkering het predicaat «geen oordeel».

23

Kan aangegeven worden wanneer een oordeel verwacht kan worden over de staat van de waterkeringen waarvan nu nog te weinig informatie beschikbaar is om tot een oordeel te komen?

De derde toetsronde loopt tot 2011. In 2011 zal wederom een Landelijke Rapportage Toetsing primaire waterkeringen aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Dan zult u ook geïnformeerd worden over de staat van de waterkeringen waar nu nog onvoldoende informatie over is. Gedurende het jaar 2007 wordt u geïnformeerd over de mate waar in het percentage «onbekend» kan worden verlaagd.

24

Wanneer kan mogelijk gevolg gegeven worden aan de tweede fase-studieresultaten?

Ik verwacht eind 2008 in het kader van het studieproject Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) een tussenrapport gereed te hebben met daarin de resultaten van de eerste tranche dijkringen. Dat betekent dat ik in 2009 een aanzet voor het vervolg kan geven binnen de kaders van waterveiligheid 21^e eeuw.

25

Wanneer is er naar verwachting meer zicht op de stedelijke wateropgave? Waarom schieten de maatschappelijke baten tekort bij de kosten van maatregelen?

Uit de droogtestudie Nederland (VenW, 2005) blijkt dat voor zeer droge jaren zoals de zomer 2003 preventieve maatregelen te duur zijn. In geval van watertekorten schieten de maatschappelijke baten tekort bij de kosten van maatregelen, omdat met de aanleg van zoetwaterbuffers een groot ruimtebeslag is gemoeid en omdat ze op strategische plaatsen moeten liggen in verband met korte aanvoerlijnen naar droogtegevoelige gebieden.

26

Kan worden aangegeven wanneer dit jaar de Kustvisie (vervolg op 3^e kustnota) aan de Kamer wordt aangeboden?

Deze zomer wordt de evaluatie van de 3^e Kustnota aan de Tweede Kamer aangeboden. Na de zomer zal ik mijn Watervisie uitbrengen. Hierin zal ik aangeven hoe en langs welke weg ik met een visie voor de lange termijn op de kust kom.

27

Wat is de (vervolg)planning van het onderzoek naar het privatiseren van baggerspeciedepots, dat voor 2007 gepland staat?

Het onderzoek verkeert in de afrondende fase. Het (onafhankelijk) basisonderzoek, uitgevoerd door Twijnstra en Gudde, is 31 mei jongstleden voltooid. Momenteel is de stuurgroep onder leiding van Prof. K. d'Angremont bezig met het formuleren van haar concluderende bevindingen en eindstandpunt. De Stuurgroep zal haar eindrapport naar verwachting medio juli 2007 aan de Staatssecretaris VenW aanbieden.

28

Waarom is het onderzoek naar de baggerspeciedepots vertraagd geraakt?

Het onderzoek is vertraagd om in hoofdzaak de volgende redenen: Oorspronkelijk was de gedachte om het onafhankelijk basisonderzoek onder te brengen bij een van de bureaus, waarmee VenW een raamovereenkomst Adviesdiensten heeft afgesloten. Gepland was per januari 2006 opdracht voor het onderzoek te geven. Echter de beoogde raamovereenkomst is per 2006 vervallen, waardoor VenW genoodzaakt was alsnog (gezien de omvang van het onderzoek) een uitvraag conform de Europese aanbestedingsregels te houden.

Het basisonderzoek zelf heeft circa drie maanden langer geduurd dan gepland. Enerzijds bleek het verzamelen van basisgegevens lastiger dan gedacht. Anderzijds was afgesproken met Twijnstra en Gudde om de voortgang van het basisonderzoek intensief af te stemmen met de gedachteontwikkeling van de stuurgroep en dus het bijeenkomen daarvan. Dit bleek niet altijd eenvoudig. Voorts heeft het voorzitterschap van de stuurgroep, door persoonlijke omstandigheden, begin 2007 een wisseling gekend, eveneens gepaard gaand met enig tijdverlies in de voortgang.

29

Zijn de realisatiecijfers 2006 inmiddels beschikbaar en wat is hierop de reactie van het ministerie?

Op 23 april 2007 (Tweede Kamer 2006–2007, 29 393 nr. 50) heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd over het aantal verkeersdoden in 2006. Het aantal verkeersdoden is verder gedaald naar 811.

30

Kan aangegeven worden waarom het na vier jaar nog niet mogelijk is om het aantal ongevallen op de Nederlandse binnenwateren te registreren met behulp van het nieuwe registratiesysteem? Wanneer zijn deze resultaten wel te verwachten?

Het nieuwe registratiesysteem is opgezet om de registratiegraad van ongevallen op de binnenwateren te verhogen en zodoende ook de betrouwbaarheid van de daarop gebaseerde indicator. Bij deze registratie zijn veel partijen betrokken. Alleen al op de rijkswateren zijn dat Rijkswaterstaat, de KLPD, de Zeehavenpolitie, de Kustwacht, de IVW. Op de andere vaarwegen registreren de regiokorpsen van de politie. Het heeft veel tijd gekost om deze instanties op de nieuwe manier te laten registreren. Inmiddels is er twee jaar op de nieuwe manier geregistreerd. Na analyse van de gegevens blijkt dat er onverwachte fluctuaties in de registraties zitten. Momenteel wordt onderzocht of de definitie van de indicator (aantal significante ongevallen) scherper geformuleerd moet worden om de beoogde betrouwbaarheid waar te maken. Verwacht wordt dat in 2008 de verbeterde indicator doorgevoerd kan worden.

31

Op pagina 57 staat dat wat de aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer betreft voor de G4 is vastgelegd hoe en wanneer de aanbesteding wordt geëffectueerd. Is dit nog steeds de huidige stand van zaken?

Ja. In het najaar van 2006 is de gewijzigde wet- en regelgeving door de Tweede Kamer geaccordeerd. In de gewijzigde Wp2000 in combinatie met gewijzigd Bp2000 staan de aanbestedingsdata voor het vervoer van de GVB'en in de G4.

32

Op pagina 57 staat dat het groot onderhoud op het hoofdwegennet niet tot meer files heeft geleid dan verwacht. Dit dankzij flankerende maatregelen, zoals onder andere gratis OV. Betekent deze constatering dat RWS van plan is om het instrument gratis OV bij wegwerkzaamheden uit te breiden?

Het streven is om files als gevolg van wegwerkzaamheden te minimaliseren. Eén van de instrumenten die daarbij ter beschikking staat is om – tegen een sterk gereduceerd tarief – openbaar vervoer aan te bieden. Of dat daadwerkelijk gebeurt, hangt af van de soort werkzaamheden, de wijze van uitvoering van de wegwerkzaamheden en de verkeersintensiteiten. Het is dus per situatie een kwestie van maatwerk.

33

Volgens het Landelijk Rapport Toetsing krijgt 32% van de keringen geen oordeel en is 24% afgekeurd. Vanaf wanneer is er voor 100% van de keringen een oordeel beschikbaar en wat gaat u in 2007 doen om dit te bereiken?

Op korte termijn zal ik de instrumenten vaststellen die nodig zijn om de derde ronde toetsen op veiligheid daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Het betreft het Voorschrift Toetsen op Veiligheid (VTV) en de Hydraulische Randvoorwaarden 2006 (HR). Deze twee instrumenten stellen de beheerders in staat om daadwerkelijk de toetsing van hun waterkeringen uit te

voeren. De beheerders zijn inmiddels al wel gestart met het verzamelen van hun basisgegevens ten behoeve van de toetsing op veiligheid.

De derde toetsronde loopt tot 2011. In 2011 zal wederom een Landelijke Rapportage Toetsing primaire waterkeringen aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Met de bestuurlijke partners ben ik in overleg over onder meer de mate waarin het percentage «geen oordeel» verminderd kan zijn in 2011.

Het doel is uiteraard om uiteindelijk het «geen oordeel» geheel weg te werken. Hiertoe is echter een aanzienlijke inspanning noodzakelijk van zowel de beheerders ten behoeve van de toetsing als ook VenW bij het opstellen van het toetsinstrumentarium. De toetsmethodiek vereist nu eenmaal veel detailinformatie.

34

Op pag 59 staat dat de doelstelling voor benutting om vóór 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen te hebben gerealiseerd door de aanleg van 150 km spits- en 160 km plusstroken, niet zal worden gerealiseerd i.v.m. uitspraken van de Raad van State over de luchtproblematiek. Hoeveel kilometer is er in 2006 wel gerealiseerd?

In 2006 is 81 kilometer beschikbaar gekomen.

35

Kunt u per spoorwegcorridor inzichtelijk maken wat het ontlastend effect is van de ingebruikname van de Betuweroute?

<i>Grensovergang Dtsl</i>	2005	2009	2013
A-foort Oldenzaal – Bad Bentheim	15%	15%	15%
Utrechtroute – Zevenaar – Emmerich	35%	0%	0%
Betuweroute -Zevenaar-Emmerich	0 %	50%	60%
Brabandrout-Venlo- Kaldenkirchen	50%	35%	25%
Totaal	100%	100%	100%

Het effect van de Betuweroute op de bestaande spoorlijnen kan volgens bovenstaand scenario verlopen. In 2005 maakte het goederenverkeer per spoor richting Duitsland voor 50% gebruik van de grensovergang bij Venlo en voor 35% van Emmerich.

De Betuweroute wordt de nieuwe snelweg voor het spoorvervoer richting Duitsland en zal het goederenverkeer over Utrecht-Arnhem volledig overnemen en vracht wegzuigen van de Brabandrout richting grensovergang Venlo. De derde grensovergang via Bentheim blijft aantrekkelijk voor de bestemmingen in Noord- Duitsland.

De Betuweroute naar Duitsland is weliswaar op 16 juni 2007 open gegaan, maar het heeft enige tijd nodig voordat de effecten op het gemengde net duidelijk worden. De exploitant KeyRail zal de Betuweroute nog een stevige plek in de commerciële markt moeten geven. De tweede helft van 2007 blijft een ingroei-jaar waarin de capaciteit van de Betuweroute zeer beperkt blijft. De instroom van ETCS locs verloopt ook geleidelijk in de tweede helft van 2007. In 2008 moet dan het effect merkbaar worden dat de Betuweroute het goederenvervoer over Utecht-Arnhem overneemt en de Brabandrout begint te ontlasten.

36. Wanneer verwacht het kabinet de ontstane achterstand met betrekking tot de aanleg van spitsstroken te hebben ingelopen? Mijn ambitie is om de 310 kilometer spits- en plusstroken in 2009 te hebben gerealiseerd. De resterende kilometers worden in 2010, 2011 en 2012 gerealiseerd.

37

Welke sluizen voldoen nog niet aan de nagestreefde wachttijd van maximaal 30 minuten en wat is hier de reden van?

Wachttijden bij sluizen zijn in het verleden niet eenduidig geregistreerd. Indien daar aanleiding toe was is bij verschillende sluizen met behulp van simulatieberekeningen bepaald wat de wachttijden waren en hoe die zich in de toekomst zouden ontwikkelen. Voor het merendeel van de sluizen hebben de beheerders op basis van schattingen vastgesteld dat de jaargemiddelde wachttijd binnen de streefwaarde van 30 minuten bleef. Het ministerie is zich bewust van de beperkte waarde van de gegevens over wachttijden die zijn afgeleid uit verkeerssimulaties of zijn gebaseerd op schattingen. Daarom is in 2006 een begin gemaakt met de registratie van de daadwerkelijke passeertijden bij sluizen. De passeertijd van een schip is daarvoor gedefinieerd als de som van de wachttijd, de schuttijd en de overligtijd.

Uit de voorlopige resultaten blijkt dat de gemiddelde passeertijd bij met name de Prinses Irenesluizen, de Krammer- en de Volkeraksluizen, kan oplopen tot meer dan 60 minuten. De oorzaak hiervan zal met de opzet van de nieuwe indicator nog verder worden gezien.

De passeertijd van sluizen zal deel uit gaan maken van de nieuwe indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen. Het ligt in de bedoeling om deze indicator te vullen met gegevens over o.a. het onderhoudsregime, het verkeersmanagement, beschikbaarheid van ligplaatsen/overnachtingsplaatsen, informatieverstrekking, etc.

De indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen zal de komende jaren gaandeweg zijn vorm krijgen met gegevens die beschikbaar komen na invoering van River Information Services. RIS wordt operationeel vanaf 2008/2009.

38

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg en de besluitvorming over de treindiensten Zwolle-Emmen en Rotterdam CS-Hoek van Holland?

Over de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de treindienst Rotterdam Centraal – Hoek van Holland Strand heb ik onlangs overeenstemming bereikt met de Stadsregio Rotterdam. Vanaf 9 december 2007 is de Stadregio verantwoordelijk voor de exploitatie van deze treindienst. Op dat moment loopt de huidige concessie die ik NS-R heb verleend af. Ik ga ervan uit dat u hiermede voldoende geïnformeerd bent.

Over de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de treindienst Zwolle-Emmen ben ik nog in onderhandeling met de provincies Drenthe en Overijssel. Er rest één punt in de onderhandelingen waarover wij nog geen overeenstemming hebben bereikt: de infrastructurele capaciteit van het baanvak waarop de treindienst wordt uitgevoerd. De huidige capaciteit is eigenlijk te krap voor een betrouwbare dienstregeling. Ik ben nog in gesprek over mogelijke oplossingen. De huidige – door mij aan NS-R verleende – concessie loopt op 8 december 2007 af. Ik streef naar besluitvorming op korte termijn en decentralisatie vanaf 9 december 2007. Mocht dat onverhoopt niet lukken, dan blijf ik verantwoordelijk voor deze treindienst en zal voor de periode na 8 december 2007 een concessie

verlenen aan NS-R of een andere spoorvervoerder. Ik zal u informeren over de uitkomsten van de onderhandelingen.

39

Is «Ruimte voor de fiets» al gestart?

Ja het programma «Ruimte voor de fiets» in 2000 gestart.

40

Het jaarverslag kent geen betrouwbare meting meer voor de benuttingsgraad in de Binnenvaart. Wat is hiervan de reden en op welke manier kan dit verholpen worden?

De realisatiegegevens over de benuttingsgraad wegvervoer en binnenvaart worden niet meer opgenomen in het Jaarverslag. De cijfers die tot nu toe zijn gepubliceerd zijn wél betrouwbaar (afkomstig van het CBS), maar omdat deze niet eenduidig toe te rekenen zijn aan achterliggende trends en factoren is de indicator als zodanig niet bruikbaar. Dit werd bedoeld met de bewuste passage uit het Jaarverslag. Factoren die de benuttingsgraad beïnvloeden zijn allerlei vraag- en aanbodfactoren zoals de samenstelling van het vrachtwagenpark/binnenvaartvloot, logistieke patronen, de sectorale samenstelling van de economische groei, congestie, onbetrouwbare reistijden, modal shift, beladingsgraad (in termen van gewicht, volume of kilometers), lege ritten/reizen etc. Het ministerie zet daarom in op o.a. het bijdragen aan gunstige randvoorwaarden voor efficiënt goederenvervoer. Dat is belangrijk omdat dit bijdraagt aan de beperking van congestie op de wegen, milieuemissies en overlast bij stadsdistributie. Het ministerie heeft het project Duurzame Logistiek in het leven geroepen om o.a. ondernemers en overheden te helpen bij het wegnemen van belemmeringen en het ondersteunen van kansen voor transportbesparing. Ook wil het Ministerie een bijdrage leveren aan transportbesparing met de Lange en Zwarte Voertuigen. Vergeleken met een standaard vrachtwagen met oplegger levert dit 30 tot 40% extra volume aan laadruimte. Maar uiteraard is het aan de verlader of vervoerder om zijn transport zo efficiënt mogelijk in te richten. Op grond van kosten en opbrengsten zal deze streven naar een optimale benutting bij de inzet van transportmiddelen.

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te kunnen meten wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat de indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen ontwikkelen. Deze indicator moet uiteindelijk samengesteld worden met gegevens afkomstig uit bijvoorbeeld het onderhoudsregime van de vaarwegen, verkeersmanagement, informatievoorziening aan de gebruikers, passeertijden van schepen voor bruggen/sluizen etc. Vooralsnog zal de indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen gevuld worden met de gegevens over de passeertijd van sluisen en bruggen. De indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen zal zijn definitieve invulling krijgen met de gegevens afkomstig uit River Information Services (RIS), die naar verwachting binnen twee jaar beschikbaar komen. RIS is het nieuwe elektronische informatiesysteem voor de binnenvaart dat vanaf 2008/2009 operationeel zal worden.

41

Blijft het niet uitgegeven budget op de post 36.04.03 Duurzame binnenvaart voor dit doel geoormerkt (beschikbaar)?

Nee. Voor het jaar 2007 is voldoende budget beschikbaar.

42

Blijft het resterend budget voor schone stads- en streekbussen geoormerkt (beschikbaar) voor dit doeleinde?

Ja, het budget betreft FES-middelen die voor dit doeleinde beschikbaar blijven. FES-middelen blijven, in tegenstelling tot reguliere begrotingsmiddelen (met uitzondering van de eindejaarsmarge en andere fondsen zoals het Infrastructuurfonds), beschikbaar voor dat doel waarvoor zij zijn geoormerkt, ook als in enig jaar de middelen niet zijn uitgeput.

43

Op pagina 89 staat dat er in het innovatieprogramma geluid het accent is verschoven naar het ontwikkelen en implementeren van stille remsystemen op spoormaterieel. Kan inzichtelijk worden gemaakt wat het budget is van het innovatieprogramma geluid, en in hoeverre dit budget toereikend is om alle knelpunten bij het spoor die een overschrijding kennen van > 70 dB aan te pakken? Kan er een jaarlijkse lange termijn planning worden gemaakt tot 2018 van de geluidsknelpunten langs spoorwegen?

Voor het innovatieprogramma geluid voor spoorwegen is in totaal € 40 mln beschikbaar gekomen. Dit programma is in 2002 gestart en eindigt dit jaar en is bedoeld om te zorgen dat nieuwe geluidmaatregelen beschikbaar komen en gebruikt gaan worden. Ook na 2007 zal gewerkt worden aan het stimuleren van de ombouw van lawaaiige treinen. Het budget voor het innovatieprogramma geluid is echter niet toereikend om de nu bekende > 70 dB knelpunten aan te pakken. In de Nota Mobiliteit is daarom € 650 mln beschikbaar gekomen om voor weg (> 65 dB) en voor spoor (> 70 dB) in te zetten op de aanpak van deze knelpunten in de periode 2011-2020.

Voor deze knelpuntenaanpak wordt momenteel gewerkt aan een maatregelenpakket voor de eerste jaren en een bijbehorende planning, zodat in ieder geval vanaf 2011 gestart kan worden.

44

Hoe komt het dat van het project «Bewust uitgeruste bestuurder» (BUB) de gekozen aanpak van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog niet rond is?

Het project «Bewust Uitgeruste Bestuurder» is een project gericht op het vergroten van het bewustzijn van de gevaren van vermoeidheid bij beroepsgoederenvervoerders over de weg. Besloten is het project «Bewust Uitgeruste Bestuurder», als zelfstandig project, geen doorgang te laten vinden. De reden is dat vermoeidheid een rol kan spelen bij alle verkeersdeelnemers op de weg en dus niet alleen bij de beroepsgoederenvervoerders. Een aanpak gericht op alle verkeersdeelnemers verdient dan ook de voorkeur. Bij de aanpak van een onderwerp als vermoeidheid is de betrokkenheid en inzet van organisaties van buiten de overheid zeer gewenst. Op dit moment wordt gesproken met een aantal betrokkenen en wordt nagedacht over een mogelijke gezamenlijke benadering van de vraag, hoe het risico van vermoeidheid in het verkeer kan worden aangepakt.

45

Hoe kunnen de verschillen op de posten 39.01 Bijdragen aan IF (-40 436) en 39.02 Bijdragen aan de BDU (+36 054) verklaard worden?

Artikel 39.01 is een technisch artikel. De bijdragen aan en van het Infrastructuurfonds lopen via dit artikel. Het saldo van alle mutaties die in 2006 op het IF hebben plaatsgevonden bedraagt € – 40 mln. Deze mutaties zijn ook toegelicht bij de betreffende IF-artikelen.

De grootste mutaties die plaats hebben gevonden zijn:

- Tweemaal toepassing van de Fes-brug: één voor de verwerking van de nadeelcompensatie door de beëindiging van de kokkelvisserij

- Waddenzee (– € 72 mln) en één voor de dekking van Moties uit de Algemene Politieke Beschouwingen (– € 17 mln), (zie artikel 19.10 IF);
- Een intertemporele verschuiving van middelen op het infrastructuurfonds (– € 456 mln), waarbij de belangrijkste kasschuiven naar latere jaren plaatsvonden op o.a. de wegenprojecten als A1/A6/A9 Craag, A12 en een deel van de Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) projecten (zie met name artikel 12 IF);
 - De vergoeding door het ministerie van Financiën van de loon- en prijsbijstelling (€ 58 mln) en voor de BTW-uitgaven (€ 428 mln) op de infrastructuurprojecten (zie alle IF-artikelen).

Op artikel 39.02 worden de betalingen aan de BDU verantwoord. De grootste mutaties die hebben geleid tot deze budgetstijging zijn:

- Toevoeging van loon- en prijscompensatie (€ 15 mln);
- De decentralisatie van een aantal contractsectorlijnen (€ 9 mln);
- BTW-compensatie aan decentrale overheden voor projecten uitgevoerd uit de BDU (€ 10 mln).

46

Welke maatregelen neemt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dit jaar om de naleving van Europese aanbestedingsregels voor meerwerken groter dan 50 procent van het oorspronkelijke aanbestedingsbedrag, te verbeteren?

In 2006 is een aantal structurele maatregelen getroffen – met name in het verdergaand ondersteunen van de inkoopfunctie – waarvan ik verwacht dat dit de naleving van de Europese aanbestedingsregels zal bevorderen. In 2007 zal voorts de naleving van deze regels tussentijds door de Departementale Auditdienst worden getoetst.