

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 44

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2008

Hierbij ontvangt u conform afspraak een schriftelijke reactie op de vragen, die wij in de tweede termijn van de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat omwille van de tijd niet meer hebben kunnen beantwoorden. Tevens ontvangt u een gewijzigd antwoord op een vraag van de heer Vendrik in eerste termijn. In het slot van het schriftelijke antwoord is door de snelheid van werken een kleine correctie geslopen.

De minister van verkeer en waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

REACTIE OP OPENSTAANDE VRAGEN BEGROTINGSBEHANDLING VENW D.D. 2 EN 3 DECEMBER 2008

Vraag Roemer (SP)

Kan de Tweede Kamer het onderzoeksrapport over de Arkefly-zaak ontvangen, voordat het Algemeen Overleg over de geschillencommissie luchtvaart plaatsvindt?

Antwoord

Indien dit Algemeen Overleg niet voor eind januari plaatsvindt, zult u dit rapport dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat opstelt tijdig ontvangen.

Vraag Roemer (SP)

In het onderzoek dat CE Delft in opdracht van KNV heeft gedaan naar welke maatregelen kunnen leiden tot CO₂-reductie in de verkeerssector is het gebruik van elektrische treinen niet meegenomen, terwijl dit toch anderhalf procent van het totale gebruik vormt. Wil het kabinet hiernaar nog eens kijken?

Antwoord

Over energiebesparing in de spoorsector zijn er meerjarenafspraken met NS en ProRail. NS heeft als doelstelling om de CO₂-uitstoot in 2020 met 20% te verlagen ten opzichte van 1990. In dit verband wordt reeds gekeken naar het gebruik van (elektrische) treinen.

Vraag Roemer (SP)

Wilt u nog reageren op 19-punten SP-actieplan voor de binnenvaart?

Antwoord

Begin 2009 ontvangt de Kamer een meer specifieke reactie op de 19 punten van het SP-actieplan. Mijn algemene oordeel zal overigens niet afwijken van hetgeen ik naar aanleiding van dit actieplan heb meegedeeld in mijn brief van 28 november jongstleden.

Vraag Koopmans

Is de 6,1 mln gulden voor de N35, die vorig jaar bij de begrotingsbehandeling is toegezegd, geregeld en gaat u met de regio aan de slag om te kijken naar het ontbrekende deel?

Antwoord

Ja, dit geld is geregeld en de regio is tevreden met de gemaakte afspraken. Als voor het andere deel meer maatregelen nodig zouden zijn, komen wij hierover in het voorjaar nader te spreken.

Vraag Nepperus

Wat is de inzet van de Rijncommissie? Wat zijn de resultaten tot nu toe? Hoe zorgen de landen er zelf voor dat de Rijn minder vuil wordt?

Antwoord

Zowel Zwitserland en Duitsland dragen via een hoge graad van zuivering van hun stedelijk en industrieel afvalwater bij aan de bestrijding van de verontreiniging van de Rijn. De chemische kwaliteit van het Rijnwater is mede daardoor aanmerkelijk verbeterd. Er is tegelijkertijd gewerkt aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van de Rijn. De terugkeer van de zalm in de Rijn is een goede indicatie van de bereikte resultaten. Door middel van de Rijncommissie wordt ingezet op het bereiken van de doelstellingen van de EU-kaderrichtlijn Water, Zwitserland werkt als niet-EU land vrijwillig mee aan het bereiken van die doelstellingen.

Vraag Samsom (PvdA)

Is voor de begrotingsbehandeling volgend jaar een uitvoeringsplan gereed voor de A2-corridor uit het Programma Hoogfrequent Spoor?

Antwoord

In het Algemeen Overleg Groei op het Spoor van 2 oktober jl. is afgesproken voor de zomer van 2010 kabinetsbesluiten te hebben over de uitkomsten van de planstudies. Ik gaf toen al aan het ambitieus te vinden om in anderhalf jaar planstudies met een omvang van € 4,5 miljard te doen, maar wel hiervoor te gaan. Hoewel ik de urgentie van de heer Samsom deel, kan ik niet aan zijn verzoek tegemoet komen. Omdat de planstudies met elkaar samenhangen, is het zeer ingewikkeld om één planstudie naar voren te halen. Bovendien ontbreekt dan de tijd voor een zorgvuldige procesgang en besluitvorming.

Vraag Roefs (PvdA)

Waarom is opdracht gegeven tot het RDW-onderzoek registratie snelle motorboten?

Antwoord

In 2005 is discussie ontstaan over de registratie en kentekenaansprakelijkheid van snelle motorboten. Dit heeft ook aandacht in de media gekregen. Naar aanleiding daarvan heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de RDW opdracht gegeven onderzoek uit te voeren naar een systeem van registratie dat kentekenaansprakelijkheid mogelijk maakt. Daarna bleven er nog een aantal vragen over ten aanzien van de wijze van registratie, de administratieve lasten, de noodzakelijke aanpassing van de wetgeving en de verhouding tussen de ernst en omvang van het probleem in relatie tot de effectiviteit van mogelijke maatregelen en wetswijzigingen. Zoals in het begrotingsdebat is aangegeven loopt hierover nader onderzoek om een standpunt te kunnen innemen. Dit kan de Kamer medio 2009 tegemoet zien.

Vraag Madlener

Wanneer start de aanleg van de Tweede Coentunnel?

Antwoord

Op 3 december is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. De voorbereiding van de uitvoering kan nu beginnen. Als cf. planning over vier maanden het Tracébesluit van de Westrandweg onherroepelijk wordt, gaat de bouw van start. De oplevering is voorzien in 2012.

Vraag Vendrik (GroenLinks)

Is de brief over Schoon en Zuinig actueel in verband met het in Europees verband afgelopen maandag bereikte akkoord?

Antwoord

Deze brief is actueel. Op 1 december 2008 is tussen Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad een onderhandelingsresultaat bereikt. Het effect van dit onderhandelingsresultaat op de CO₂-doelen moet echter nog worden doorgerekend en zal worden meegenomen in het beeld van de stand van zaken, dat ik u in het debat heb toegezegd voor voorjaar 2009.

GEWIJZIGD ANTWOORD OP DE VRAAG VAN DE HEER VENDRIK OVER HET ONDERZOEK NAAR DE MILIEUDIFFERENTIATIE (WIJZIGING ONDERSTREEPT)

Vendrik (GroenLinks)

Ik vraag de minister met goed onderbouwde scenario's te komen. Mijn technische zorgen over de waarde van de modelmatige uitkomsten staan op dit A4 en wil ik graag toevoegen aan de Handelingen. Graag een reactie van de minister.

Antwoord

Tijdens het AO ABvM van 18 november jl. heb ik onderzoek naar de verschillende scenario's toegezegd. U krijgt nog een brief met een nadere toelichting op de te onderzoeken scenario's. Ik kan u ook meegeven dat ik bij de rapportage van de scenario's openheid geef over de aannames en invoervariabelen die gebruikt worden bij de doorrekening van de verschillende varianten van de differentiatie naar milieukeurmerken bij de basisheffing van de kilometerprijs; Er hebben al zeer vele deskundigen naar de modellen gekeken. Het wegverkeer is een uiterst complex systeem is dat zich maar moeilijk laat modelleren, hierdoor zijn de schattingen van de effecten omgeven door onzekerheidsmarges. Tijdens de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 5 februari 2008 is het Centraal Planbureau (CPB) ingegaan op deze onzekerheden. Op basis van de wetenschappelijke analyses naar de effecten van variabele autolasten en de evaluaties van de stedelijke heffingen in Londen, Stockholm, Singapore en Oslo komt het CPB tot de conclusie dat de geraamde effecten plausibel zijn. De discussie over de modellen in de jaren daarvoor hebben geleid tot verbeteringen van het Dynamo model. Voor de scenario's zal met de nieuwste versie worden gerekend. Met u wordt door het kabinet de zorg gedeeld over de onzekerheden van de verkeersmodellen. Dat is ook een van de redenen waarom ik inzet op de mobiliteitsprojecten. Met de ervaring uit die projecten hebben we de effecten in de praktijk zichtbaar en kunnen de modellen verbeterd worden. Het animo voor het gebruik van de toekomstige gegevens uit de mobiliteitsprojecten onder de wetenschap is nu al groot. Ook zie ik nog de mogelijkheid om in het onderzoek gevoeligheidsanalyses door te rekenen aangaande economische randvoorwaarden in het model. Dit betreft bijvoorbeeld de hoogte van de olieprijs. Op de elasticiteiten van het model zelf kan geen gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd, omdat deze vast binnen het model staan. In het onderzoek neem ik ook een scenario mee waarin voor bestelbusjes en personenauto's het basistarief wordt gedifferentieerd naar brandstofsoort, CO₂ uitstoot en emissieklassen van het voertuig. Voor de overige voertuigcategorieën (vrachtwagens en autobussen) zal een kwalitatief onderzoek plaatsvinden, omdat op dit moment de verkeersmodellen niet toereikend zijn. Onderzoeken van de overige door u genoemde varianten vallen buiten de reikwijdte van het onderzoek. Die gaan immers over het differentiëren naar milieukeurmerken op basis van de voertuigkenmerken *buiten* de geldende randvoorwaarden van eerlijkheid en lastenneutraliteit. Varianten voor een eerste tien kilometer met een hoger tarief dan wel waarbij vervuilende auto's binnen het stedelijk gebied een hoger tarief betalen vallen daarbuiten.