

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 17

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 november 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, 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,
R. Kortenhorst

De waarnemend griffier van de commissie,
Sneep

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), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (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), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Vacature (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

001

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de mogelijke privatisering van de Rijksbaggerdepots, zoals toegezegd door de toenmalige staatssecretaris mevrouw Schultz?

Het advies van de door de staatssecretaris ingestelde stuurgroep «extern onderzoek privatisering rijksbaggerdepots» is inmiddels gereed. Dit advies is op 14 november 2007 door de voorzitter van genoemde stuurgroep aan de staatssecretaris overhandigd. Nog dit jaar zal de staatssecretaris de Tweede Kamer ter zake informeren en nadere voorstellen doen.

002

Wat is uw mening over het Busje Plus dat in Culemborg overwogen wordt? Wordt dit wettelijk ook toegestaan?

Busje Plus is een vorm van OV over relatief korte afstand, met name binnen de bebouwde kom, waarbij flexibel wordt omgegaan met de capaciteit. In de daluren rijdt een busje dat niet groter is dan voor het passagiersaanbod nodig is; in de spits wordt de capaciteit uitgebreid door er een aanhanger aan te koppelen. Het idee hierachter is dat het op die manier rendabeler kan zijn een lokale buslijn in stand te houden met beperkte vraag buiten de spits. In Culemborg wil men hier een proef mee doen. Ik heb daar in beginsel geen bezwaar tegen. Uiteraard zal een dergelijke proef slechts mogelijk zijn als de veiligheid van de passagiers in de aanhangwagen voldoende is gewaarborgd en vergelijkbaar is met die in een motorvoertuig. Verder heb ik begrepen dat ook in andere landen met een dergelijk concept wordt geëxperimenteerd. Het lijkt me van belang dat gebruik wordt gemaakt van de ervaringen die daarbij worden opgedaan. Wat de wettelijke context betreft: het vervoer van personen in een aanhanger is verboden, maar de wegbeheerder, in dit geval de gemeente, kan hier ontheffing van verlenen. Daar horen dan ontheffingsvoorwaarden bij die de veiligheid van het vervoer waarborgen. Mijn ministerie wil de gemeente helpen met het opstellen van dergelijke ontheffingsvoorwaarden.

Voor de volledigheid wijs ik erop dat een combinatie van een motorvoertuig met aanhanger met een totale capaciteit van meer dan 8 personen voor de Wet personenvervoer een bus is met de daarbij behorende (vervoers)voorwaarden.

003

Kunt u aangeven wat voor regelgeving er voor de TukTuk is?

Voor de TukTuk gelden de regels en technische eisen voor driewielige motorrijtuigen zoals gesteld in het Voertuigreglement. De Wet personenvervoer 2000 (WP2000) is niet van toepassing op het vervoer met de TukTuk. Artikel 9 van het Besluit personenvervoer 2000 biedt weliswaar een bepaling op basis waarvan de TukTuk onder de werkingssfeer van de WP2000 kan worden gebracht maar die is niet in werking, omdat daartoe tot op heden geen aanleiding wordt gezien.

004

Hoeveel bromfietskeuringen in het kader van de nieuwe kentekenplicht zijn er nu verricht? Kan in iedere stad en regio deze keuring plaatsvinden?

Er zijn 762 000 schouwingen verricht, er zijn 695 000 kentekens aangevraagd, er zijn 672 000 kentekens verstrekt.

Sinds 1 november 2006 kan niet meer bij de bromfietshandelaar worden geschouwd, maar kunnen bromfietsen alleen nog maar een kentekenkeuring laten doen in één van de 16 RDWkeuringstations.

005

Hoe lang bedraagt de wachttijd bij het CBR voor een examen, theorie of praktijk, voor een rijbewijs gemiddeld? Wat is het beleid hieromtrent?

Op 1 oktober 2007 bedroeg de gemiddelde wachttijd voor het praktijk-examen categorie B 7,4 weken. Voor het theorie-examen bedroeg de gemiddelde wachttijd 3 tot 4 weken. Het CBR dient zorg te dragen dat voldoende examinatoren beschikbaar zijn om in beginsel binnen gemiddeld 6–8 weken praktijkexamens af te nemen.

006

Hoeveel neemt de filedruk in 2007 toe? Wat is de verwachting voor 2008–2010?

In de eerste drie kwartalen van 2007 is de filezwaarte toegenomen met 8% ten opzichte van de eerste drie kwartalen in 2006. Voor het hele jaar 2007 verwacht ik op basis van trends uit 2006 een groei van het aantal voertuigverliesuren van 8%, met een bandbreedte van plus of min 2%. Uiteraard kunnen weersomstandigheden en ongevallen deze voorspelling sterk beïnvloeden.

De trend is voorlopig nog dat aantal voertuigverliesuren zal oplopen. In de periode 2010–2012 zal die trend naar verwachting ombuigen. Conform de planning in het MIRT 2008 zal het hoofdwegennet in de komende jaren met ruim 1000 strookkilometers worden uitgebreid ten opzichte van 2005. Het merendeel van de uitbreidingen is gepland na 2010. Ook de introductie van prijsbeleid zal helpen bij het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren.

007

Waarom wordt de Spoedwet Wegverbreding zo weinig toegepast? Welke trajecten worden verbreed in deze kabinetsperiode? Hoeveel kilometer per jaar wordt er verbreed?

De spoedwet wegverbreding kent ruim 30 trajecten waarop spitsstroken zijn of worden aangelegd. De uitvoering staat echter als gevolg van de luchtproblematiek onder druk waardoor een deel van de ambities nog niet is gerealiseerd. Over de uitvoering van het programma wordt u geïnformeerd met de reguliere voortgangsrapportages.

In het MIRT (blz. 83 en 84) is een overzicht opgenomen van de ZSM-projecten en de opleverdata.

Conform planning wordt het hoofdwegennet als volgt uitgebreid op basis van de Spoedwet Wegverbreding: 2008 (41 km), 2009 (133 km), 2010 (47 km).

008

Met welke absolute zeespiegelstijging houdt het beleid rekening tot 2020? Met hoeveel bodemdaling?

Bij de formulering van het waterbeleid wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Om in te kunnen schatten met welke zeespiegelstijging rekening moet worden gehouden, wordt gebruikgemaakt van de meest recente scenario's van het KNMI (2006). In het waterveiligheidsbeleid wordt ontworpen voor langere termijnen dan 2020. In het kader van Ruimte voor de Rivier, de leidraad zandige kust en de Zwakke Schakels is rekening gehouden met een zeespiegelstijging van 60 cm in 2100. Daarnaast geldt dat afhankelijk van investeringstermijnen en robuust ontwerpen ontwerpeisen nader aangepast kunnen worden.

Wat betreft het rekening houden met bodemdaling. Dit is in het algemeen niet gekwantificeerd, maar geldt als een uitgangspunt bij ruimtelijk te maken keuzes. In de Nota Ruimte staat dat water één van de structurende principes moet zijn bij ruimtelijke keuzes om (o.a.) onnodige bodemdaling tegen te gaan. Speciaal voor veenweidegebieden is het uitgangspunt: geen ruimtelijk besluit of peilbesluit te nemen dat direct of indirect tot bodemdaling leidt (Nota Ruimte, paragraaf 3.4.3. Nationale Landschappen, blz. 113 e.v). Afhankelijk van de bodemdaling in deze gebieden (zeer sterk, sterk, matig) worden gewenste waterpeilhoogtes voorgesteld (volledige vernatting, beperkte vernatting etc.). Ook bij de Watertoets wordt bodemdaling genoemd als één van de factoren waarmee rekening gehouden kan worden. In de watervisie wordt herbevestigd dat ingrijpende maatregelen nodig zijn om bodemdaling tegen te gaan.

009

Op hoeveel punten voldoet de zeewering niet aan de eisen van een maximaal doorbraakrisico van 1:10 000 in 2010? Zijn de uitgaven om dit te bereiken allemaal gedekt?

De veiligheidsnormering van onze primaire waterkeringen, waartoe de zeewering behoort, beschrijft de gemiddelde overschrijdingskans – per jaar – van de hoogste hoogwaterstand waarop de primaire waterkering moet zijn berekend. De daadwerkelijke standzekerheid (de stabiliteit) van onze waterkeringen ligt echter een orde hoger. Hierbij is ook rekening gehouden met andere faalmechanismen. Indien een waterkering niet voldoet aan de veiligheidsnorm uit de Wet, betekent dit derhalve niet dat daarmee ook sprake is van een acuut risico op een doorbraak. Wel is het een duidelijk signaal dat een verbetermaatregel genomen dient te worden. Op dit moment voldoet de zeewering langs de Hollandse kust op tien locaties niet aan de eisen van een overschrijdingsfrequentie van 1:10 000. Het betreft vijf zogenoemde zwakke schakels kust en vijf locaties met verbetermaatregelen uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Voor alle locaties worden nu verbeterplannen gemaakt en in 2014 voldoen deze locaties weer aan de norm van 1:10 000. De uitgaven om dit te bereiken zijn gedekt en zijn opgenomen in het hoogwaterbeschermingsprogramma op het artikelonderdeel realisatie waterkeren (IF 11.03.01). Zie ook mijn aanbiedingsbrief van het hoogwaterbeschermingsprogramma van 20 september (kamerstuk 2007–2008, 27 625, nr. 103).

010

Welke totale maatschappelijke kosten zijn er gerelateerd aan de files? Hoeveel bedragen deze naar schatting per jaar?

Het gaat bij de maatschappelijke kosten om elementen als reistijdverliezen en onbetrouwbaarheid van reistijden, alsmede de daarbij behorende uitwijkkosten. Totaal levert dat een bandbreedte aan filekosten op van ca. 2,6 – 3,4 mld. euro (bron: KiM). Deze inschatting van de maatschappelijke filekosten betekent niet dat het maatschappelijk optimaal is om zodanige maatregelen te treffen om al deze kosten te minimaliseren of zelfs tot 0 te reduceren, zo dit al mogelijk is. Dit vergt altijd een afweging van de kosten en baten van de individuele maatregelen hiervoor.

011

Wat is het nut van verschuiving van BPM naar motorrijtuigenbelasting? Beide zijn toch vaste kosten?

Een dergelijke vraag is eveneens aan de orde gekomen in het Verslag bij het Belastingplan 2008. In de Nota naar aanleiding van het Verslag is daarop als volgt geantwoord: «De BPM is een eenmalige belasting die

verschuldigd is bij de aankoop van een nieuwe auto of de invoer van een gebruikte auto. De BPM komt tot uitdrukking in de catalogusprijs van de auto. Rechtstreekse omzetting van een groot deel van de BPM in kilometerbeprijzing zou schokeffecten veroorzaken. Dit komt doordat de prijs van nieuwe auto's dan aanmerkelijk daalt, waardoor ook de waarde van het bestaande autopark daalt. Deze problematiek speelt bij omzetting van de MRB in kilometerbeprijzing nauwelijks aangezien de MRB een terugkerende belasting is die in principe per kwartaal is verschuldigd. Waar een verlaging van de BPM alleen neerslaat bij auto's die na de verlaging zijn gekocht, slaat een verlaging van de MRB neer bij het gehele wagenpark.»

012

Hoeveel vervuilende stoffen stoot een file op 3 rijbanen uit in vergelijking met rijdend verkeer?

In algemene zin stoten auto's in files ongeveer tweemaal zoveel fijnstof en NO₂ uit dan wanneer zij doorrijden. De verhouding in emissies tussen een situatie met congestie en doorstromend verkeer is dus ongeveer een factor 2. De verhouding is onder andere afhankelijk van de maximumsnelheid ter plaatse en het aandeel vrachtverkeer.

013

Hoeveel geld wordt er gereserveerd voor onderhoud van snelwegen nadat de aanleg gerealiseerd is? Wat is de afschrijvingstermijn? Hoe verhouden de aanleg en onderhoudskosten van de diverse constructie-typen wegen zich tot elkaar bij beton, traditionele asfaltwegen en ZOAB?

Het budget dat nodig is voor het onderhoud van een gereed gekomen aanlegproject hangt sterk af van de specifieke areaaluitbreiding en de uitvoeringsvorm (soort asfalt, wel of geen geluidschermen, veel of weinig bruggen etc.) In de mid-term review beheer en onderhoud (bijlage bij begroting Infrastructuurfonds 2007) is uitgegaan van een autonome stijging van het benodigde budget als gevolg van areaaluitbreidingen met 0,5% per jaar. Een weglichaam wordt zodanig ontworpen dat eventuele schade enkel aan de deklaag plaatsvindt. Deze is relatief snel te verhelpen, waardoor reparatie eenvoudig is en hinder voor het wegverkeer tot een minimum wordt beperkt. In het algemeen wordt een eenmaal aangelegde verhardingsconstructie niet vervangen maar wordt de levensduur ervan telkens verlengd door middel van vervanging van het wegdek. Eens in de ca. 20 a 30 jaar wordt de wegconstructie versterkt. Een weglichaam kent daardoor geen afschrijvingstermijn. Bruggen en viaducten worden in Nederland ontworpen voor een periode van 70 à 80 jaar. Bij de aanleg van een nieuwe verhardingsconstructie wordt altijd een zorgvuldige afweging gemaakt tussen een asfaltverharding en een betonverharding. daarbij worden alle kosten gedurende de totale levensduur van de verharding in beschouwing genomen. In verband met het vigerende beleid om het Hoofdwegennet te voorzien van «stille deklagen» worden zowel asfalt- als betonwegen voorzien van een ZOAB-deklaag. Vanwege de toepassing van ZOAB is er, op life cycle cost basis gezien, nagenoeg geen verschil tussen de kosten van een constructie in asfalt dan wel in beton. Een ZOAB-weg is in beheer en onderhoud wel duurder dan een traditionele weg.

014

Wat zijn de voor- en nadelen van een inhaalverbod voor vrachtauto's op 2x2 baans-wegen? Waarom zijn de rechter baanvakken niet speciaal gereserveerd voor langzamer verkeer? Hoe hard mogen vrachtwagens in de andere landen van Europa rijden? Wat zijn de voor- en nadelen van 90-95 km/h in plaats van 85 voor vrachtwagens?

Wat zijn de voor- en nadelen van een inhaalverbod voor vrachtauto's op 2x2 baanswegen?

Onderzoek heeft aangetoond dat de voordelen van een inhaalverbod voor vrachtverkeer op 2-strooks autosnelwegen een mogelijke capaciteitswinst op knelpunten van maximaal 3,5% (onder huidige intensiteiten vrachtverkeer) kan opleveren als gevolg van minder rijstrookwisselingen door zwaar vrachtverkeer. Ook ervaren de personenautomobilisten deze situatie als veiliger. Een nadeel is dat bij het optreden van kolonnevorming op de rechterrijstrook moeilijker kan worden in- en uitgevoegd bij aansluitingen en weefvakken.

Waarom zijn de rechter baanvakken niet speciaal gereserveerd voor langzaam verkeer?

In Nederland geldt in principe de regel rechtshouden tenzij je wilt inhalen. Daarmee (en het inhaalverbod vrachtverkeer) zijn impliciet de rechterrijstroken al aangewezen voor het langzaam verkeer, waaronder ook het vrachtverkeer. Indien het personenautoverkeer er niet meer zou mogen rijden, ontstaat zeker met de huidige voertuigintensiteiten capaciteitsverlies. De capaciteit van het huidige asfalt wordt dan onderbenut. Het aanbod van vrachtverkeer is op dit moment niet dusdanig hoog dat continu een rijstrook gevuld kan worden met vrachtverkeer.

Wat zijn de voor- en nadelen van 90–95 km/h in plaats van 85 voor vrachtwagens?

De voordelen van 90–95 km/h ten opzichte van de huidige 80–85 km/h zijn een snellere doorstroming vrachtverkeer, mogelijk minder langdurige inhaalmanoeuvres door vrachtverkeer en een meer homogene samenstelling van snelheden over de rijstroken (capaciteitsvergroting).

Echter, dit weegt niet op tegen een afname van de verkeersveiligheid en de negatieve effecten op het milieu. Hogere snelheden voor het vrachtverkeer kunnen leiden tot een toename van de ongevalskans en -ernst. Dit vanwege de grotere spreiding van de snelheid van vrachtverkeer onderling, met meer onderlinge inhaalmanoeuvres als gevolg, en een kortere reactietijd gecombineerd met een langere remweg.

Onlangs is om snelheidsverschillen met het zware vrachtverkeer in de praktijk zo veel mogelijk te beperken, voorgenomen om de maximumsnelheid voor personen-/bestelauto's met aanhangers te verhogen. Verhoging van de maximumsnelheid voor het zware vrachtverkeer zou dit beoogde effect teniet doen. Verdere verhoging van de maximumsnelheid voor lichte voertuigen met aanhangers is om redenen van verkeersveiligheid en milieu (luchtkwaliteit en CO₂-emissie) ongewenst. Tevens zou een verhoging van de maximumsnelheid voor vrachtauto's kostbare consequenties hebben voor geluidwerende voorzieningen – die in bestaande situaties zouden moeten worden aangepast of alsnog aangelegd – en voor lopende studies voor wegenprojecten.

Hoe hard mogen vrachtwagens in de andere landen van Europa rijden?

In circa de helft van de Europese landen mogen de vrachtauto's 80 km/h rijden (w.o. Nederland, Duitsland). In 29% van de Europese landen is de maximum snelheid 90 km/h (w.o. België, Frankrijk). In enkele landen is de maximumsnelheid 70 km/h (w.o. Denemarken) en in sommige landen 100 km/h (Groot-Brittannië 96 km/h).

015

Bestaat er onderzoek naar het toestaan van lichte automatisch geschakelde motorfietsen en scooters voor het rijbewijs B met 3 jaar rijervaring (zoals in Spanje en Italië)? Heeft een groter motorfietsgebruik een gunstig

effect op de files? Waarom mogen motorfietsen niet op de vluchtstrook rijden?

Een dergelijk onderzoek is er niet zo ver als ik weet. Overigens heeft het rijden op een motor heeft weinig tot niets te maken met het besturen van een auto. Voor een motor (en scooter) zijn heel andere vaardigheden vereist. Het is een evenwichtsvoertuig, waarbij de kwetsbaarheid van de berijder specifieke aandacht nodig heeft en daarom moet voor het besturen van een motor een apart examen afgelegd worden.

In principe heeft een groter motorfietsgebruik wel effect op de files, zij het in geringe mate. Ook een motor neemt een bepaalde ruimte op de weg in, en moet een bepaalde volgafstand hanteren. De lengte van vier motoren, incl. volgafstand, is ongeveer gelijk aan de lengte van drie auto's, incl. volgafstand. Volgens berekeningen van mijn ministerie zal bij overstap van 1% van alle automobilisten die in de spits rijden dit mogelijk een reductie van 0.25% van de filelengte opleveren.

Vanwege de verkeersveiligheid is in het RVV 1990 opgenomen dat vluchtstroken alleen voor noodgevallen gebruikt mogen worden. Als de motorrijder toegestaan zou worden van de vluchtstrook gebruik te maken, zou een motorrijder geconfronteerd kunnen worden met een stilstaand voertuig, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Alleen als de vluchtstrook als spitsstrook (en dus als rijstrook) is opengesteld voor verkeer, staat deze open voor alle wegverkeer, en dus ook voor motorrijders.

016

Hoeveel vrachtwagens zijn nu uitgerust met een volledig werkend roetfilter? Hoeveel procent van de nieuwe vrachtwagens en lichte bestelwagens zijn nu uitgerust met roetfilters? Deze typen voertuigen rijden toch de meeste kilometers onder vaak zware belasting van de motoren?

Er zijn tot en met week 44 (dus tot 2-11-2007) ruim 12 000 roetfilters in vrachtwagens en ongeveer 18 500 roetfilters in bestelwagens ingebouwd. Dit komt overeen met ruim 8% van alle vrachtwagens en ruim 15% van alle Euro-3 vrachtwagens (die als eerste in aanmerking komen). Voor bestelwagens ligt dit op 2% respectievelijk 5%. Het percentage van de nieuwe vrachtwagens en lichte bestelwagens die (direct bij aflevering) voorzien zijn van een roetfilter is bij vrachtwagens moeilijk te achterhalen, dit wordt namelijk niet geregistreerd. Voor bestelwagens laat ik uitzoeken welk gedeelte van de verkopen vanaf 1-1-2007 naar schatting voorzien zijn. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk informeren. Vrachtwagens, trekkers en bestelwagens rijden gemiddeld meer kilometers per jaar dan personenauto's en ze rijden meer dan een gemiddelde personenauto onder zware belasting.

017

Kunnen wij een volledig dynamische doorrekening van de verkeerssituatie van ons wegennet krijgen en daar de diverse wegenprojecten mee beoordelen op kosteneffectiviteit?

Voor het Hoofdwegennet is de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse (LMCA) uitgevoerd. Deze heeft u op 19/11 ontvangen. In de LMCA Wegen wordt een strategisch, statisch model gebruikt. Dit model houdt rekening met gedragsveranderingen van reizigers als gevolg van bijvoorbeeld veranderingen in omvang en ruimtelijke spreiding van woon- en werklocaties, benzineprijzen, prijsbeleid, reistijd (files). Reizigers kunnen op een andere plek gaan wonen of werken in het model, kunnen veranderen van modaliteit en of tijdstip, en kunnen via een andere route gaan rijden. Deze

gedragsveranderingen zijn belangrijk, omdat ze een inschatting geven van het verkeer op de lange termijn. Een strategisch, statisch model is juist geschikt voor analyses op macroniveau.

Dynamische modellen modelleren geen gedragsveranderingen; er wordt uitgegaan van een vaste omvang van het autoverkeer. Ze geven een goed inzicht in de verkeersafwikkeling op het netwerk, in de locaties waar files en terugslagfiles ontstaan. In dynamische modellen wordt vooral rekening gehouden met de wisselwerking tussen stromen voertuigen en soms ook tussen individuele voertuigen in de verkeersstroom. Ze bewijzen hun waarde vooral bij operationele vraagstukken voor de weginfrastructuur op micro- en mesoniveau en zijn daarmee een aanvulling op de statische modellen, die ingezet worden bij analyses van meer strategische aard.

De beoordeling van de kosteneffectiviteit van een project en het maken van het gedetailleerde ontwerp maken onderdeel uit van de verkennings- en planstufefase. Voor de bepaling van de toekomstige vraag en de beoordeling van de kosteneffectiviteit (vraagstukken van een strategisch karakter) wordt een strategisch, statisch model toegepast. Bij de uitwerking van een gedetailleerd ontwerp van de weg in de OTB-fase kan een dynamisch model worden gebruikt. Dan moet bijvoorbeeld de lengte van een weefvak of een invoegstrook worden bepaald.

De beoordeling van de kosteneffectiviteit van een project gebeurt aan de hand van de kosten-batenanalyse (KBA) en kan nooit alleen plaats hebben met een dynamisch model, daarvoor is altijd informatie uit de strategisch/statische doorrekeningen vereist.

018

Wat zijn de gemiddelde kosten van een tunnel, een verdiepte snelweg, een overkapt snelweg, een dubbellaags snelweg (boven elkaar) en een normale snelweg op maaiveld met een begroeide en/of verhoogde berm?

De gemiddelde kosten van infrastructurele werken, zoals een tunnel, een verdiepte, overkapt, dubbellaags of normale snelweg bestaan uit een veelheid van onderdelen. De belangrijkste zijn de bouwkosten, engineeringkosten (waaronder de kosten van RWS), vastgoed (grondaankoop), overige bijkomende kosten als vergunningen, kabels en leidingen, normale projectrisico's en de te betalen BTW. De omvang van deze kosten kan (met uitzondering van de BTW) per project aanzienlijk verschillen. Een voorbeeld hiervan betreft de grondprijs welke aanzienlijk kan variëren. Daarom hanteert VenW ten aanzien van de kosten van werken altijd bandbreedten met waarden, tussen de uiterste waarden zit de zogeheten MU-Waarde. Dat is de meest waarschijnlijke verwachtingswaarde met een over- respectievelijk onderschrijdingskans van 50%. Puur ter indicatie en onder alle voorbehouden, geef ik u, op basis van de MU waarde enkele kengetallen in miljoenen euro's per kilometer voor een werk. Voor deze kengetallen gelden de volgende voorwaarden: voldoen aan de systematiek voor Project Raming Infrastructuur, prijspeil 2007, weilandmodel (dus het hieronder gegeven kengetal geldt niet voor aanleg van snelwegen in de stedelijke omgeving). Het kengetal is opgebouwd uit de kostencategorieën: bouwkosten, engineeringkosten (incl kosten RWS), vastgoed (alleen grondaankoop), overige bijkomende kosten (vergunningen, kabels en leidingen), normale projectrisico's en BTW 19%.

- een gewone autosnelweg 2x3 met vluchtstrook (maaiveld + 1.00 meter) (0% geluidwering) kost per kilometer € 11 mln
- een gewone autosnelweg 2x3 met vluchtstrook (maaiveld + 1.00 meter) (100% geluidwering) kost per kilometer € 15 mln
- dubbeldeks autosnelweg 2x2x3 rijstroken (maaiveld + 1.00 meter en een bovenliggend rijdek) kost per kilometer € 162 mln
- volledige overkapping autosnelweg 2x2 rijstroken met vluchtstrook

kost per kilometer € 58 mln (uitgangspunt is de betonconstructie in de A2 bij Leidsche Rijn)

- boortunnel autosnelweg 2x2 rijstroken kost per kilometer € 235 mln
- verdiepte ligging autosnelweg 2x3 rijstroken met vluchtstrook kost per kilometer € 109 mln.

Uiteraard geldt dat de verschillende typen werken ook verschillende effecten hebben op het benodigde beheer en onderhoudsbudget na oplevering. Een schatting van de beheer- en onderhoudskosten is pas te geven als duidelijk is met wat voor specifieke voorzieningen in de betreffende situatie moet worden gerekend.

019

Wat kost de goedkoopste volledige overkapping van 2x3 en 2x2 baansnelwegen per strekkende kilometer?

Zie mijn antwoord op vraag 18.

020

Wat zijn de oorzaken van de files geweest in 2007?

In de eerste drie kwartalen van 2007 werd 78% van de files veroorzaakt door een tekort aan wegcapaciteit gezien de verkeersvraag op dat moment, 12% door ongevallen, 6% door werkzaamheden en 4% door overige oorzaken.

021

Welk effect heeft een verlaging van de maximumsnelheid op de capaciteit van een snelweg indien van maximum 100 naar 80, en welk effect is er van 100 naar 120?

In het algemeen kan gesteld worden dat er geen sterke relatie bestaat tussen de maximumsnelheid en de wegcapaciteit. De effecten op de wegcapaciteit van een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/u en een snelheidsverhoging van 100 naar 120 km/u lopen derhalve, afhankelijk van de verkeerssituatie (bijvoorbeeld complexe weefvakken) en de manier waarop deze snelheidsmaatregelen gehandhaafd worden, zeer uiteen. Dit is locatiespecifiek.

Doorstromingsverbetering is voorts inzet van de experimenten met dynamische maximumsnelheden zoals die in 2008 zullen plaatsvinden. Hiervoor zou ik u eveneens willen verwijzen naar mijn brief aan de Tweede Kamer van 12 juni jl. (30 800 XII, nr. 73).

022

Wat gebeurt er met de gereserveerde gelden voor uitgestelde wegenprojecten? Is eerst aanleggen, dan gebruiksvergunning (plan Brinkman) dan toch geen mogelijke optie?

De voor uitgestelde wegenprojecten gereserveerde gelden blijven binnen het Infrastructuurfonds beschikbaar voor de betreffende projecten (zie ook IF-vraag 10).

Onlangs heb ik samen met de minister van VROM de Commissie versneling besluitvorming infrastructurele projecten ingesteld onder voorzitterschap van de heer Elverding. Aan de Commissie is een brede opdracht meegegeven, waarvan de kern is te bekijken waar de oorzaken liggen van vertraging van infrastructuurprojecten en waar versneld kan worden op een maatschappelijk zorgvuldige manier. In de taakomschrijving is de Commissie onder meer gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken om het tracébesluit te splitsen in een aanlegbesluit en een ingebruiknemingsbesluit, zoals onder meer geopperd door de heer Brinkman. Ik wacht de

aanbevelingen van de Commissie op dit punt af en kan daar niet op voor uit lopen.

023

Kunt u een overzicht geven van de file top 50, met daarbij per traject de concreet te nemen maatregelen in de komende kabinetsperiode?

Als bijlage is een overzicht toegevoegd van de file top 50, met de maatregelen die per filetraject worden genomen.¹ Het overzicht is ingevuld op basis van de stand MIRT 2008.

024

Hoeveel directe kosten en subsidie geeft de overheid gemiddeld uit per treinreiziger per jaar? Hoeveel betaalt een automobilist gemiddeld per jaar aan de overheid?

Jaarlijks maken ongeveer 400 miljoen reizigers gebruik van de trein (ruim 1 miljoen reizigers per dag). De directe kosten en subsidie die de overheid in 2008 uitgeeft aan het treinvervoer zijn onder te verdelen in:

- De minister is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Onderhoud en vervanging zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor te verbeteren. ProRail ontvangt hiervoor een rijksbijdrage. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding; deze wordt in mindering gebracht op de door het Rijk te subsidiëren uitgaven. Voor 2008 ontvangt ProRail een bijdrage van ca. € 1,5 miljard (IF 13.02)
- Voor het vervoer op onrendabele lijnen in het hoofdnet en voor de contractsectorlijnen ontvangen vervoerders ook een subsidie. Deze subsidie komt deels rechtstreeks uit de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII, art. 34.03.02) en loopt deels via de Brede Doeluitkering (BDU) die wel voor een groot deel via de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt gevoed (HXII, art. 39.02). Totaal ontvangen vervoerders een bijdrage van ca. € 80 mln (ca. 50 mln via artikel 34 en ca. 30 mln via de BDU). Totaal bedraagt de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en exploitatie bijna € 1 600 mln. Per treinreiziger per jaar geeft de overheid daarmee gemiddeld € 4,- uit aan directe kosten en subsidie.

In de tabel treft u een overzicht aan van de belastingen op het bezit en gebruik van auto's en motorfietsen.¹

Dit totaalbedrag moet worden opgebracht door de eigenaren en gebruikers van personenauto's, vrachtauto's en motorfietsen. Gezien de heterogeniteit van deze groep is het uitrekenen van een gemiddelde niet zinvol.

025

Kan worden aangegeven hoe groot de economische schade als gevolg van de fileproblematiek in Nederland is? Kan hierbij ook worden ingegaan op de ontwikkeling van deze schade over de laatste 10 jaar?

De economische schade in brede zin – niet alleen voor bedrijven maar ook voor huishoudens – is hetzelfde als de maatschappelijke kosten. Zie ook de beantwoording van vraag 10.

De maatschappelijke kosten van files in 2006 worden door het KiM berekend op € 2,6 tot € 3,4 mld. In 2000 bedroegen deze kosten € 1,7 tot € 2,2 mld. Deze kosten zijn in de afgelopen zes jaar gestegen. Deze stijging wordt met name veroorzaakt door de reistijdverliezen in voertuigverliesuren. De index van voertuigverliesuren is in deze periode gestegen van 100 in 2000 tot 143 in 2006.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

026

Welke 10 Zichtbaar Snel Meetbaar (ZSM) -projecten zullen eind 2008 zijn opgeleverd?

Eind 2008 zijn de volgende ZSM-projecten opgeleverd:

A1 Arnhem–Beekbergen

A1/31 Azelo–Buren

A7 Zaanstad–Purmerend

A9 Holendracht–Diemen

A13 Zestienhoven–Delft zuid

A20 Capelle–Terbregseplein

A27 Gorinchem–Noorderloos

A50 Heteren–Valburg

A50 Beekbergen–Deventer

Knooppunten A2/67 Batadorp–Leenderheide, Prins Clausplein (A4 Leidsehendam–Prins Clausplein, A12 Prins Clausplein–Voorburg), A6 Emmeloord, A12/18 Oud-Dijk, A50/73 Ewijk, A50/15 Valburg.

Het project A1/A6 Muiderberg–Almere Stad West dat in de begroting XII als voorbeeld wordt genoemd wordt, conform het overzicht dat op bladzijde 85 van het MIRT 2008 is opgenomen, opgeleverd in 2009.

027

Is het gegeven dat vraag naar mobiliteit de afgelopen jaren harder gestegen is dan in de Nota Mobiliteit werd aangenomen een reden voor het kabinet om de doelen en/of middelen uit de Nota Mobiliteit bij te stellen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

In de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een toename van de verkeersprestatie op het hoofdwegennet van bijna 50% in 2020 ten opzichte van 2000 bij ongewijzigd beleid en bijna 40 % bij Nota Mobiliteitsbeleid. Uit de Nationale Mobiliteitsmonitor blijkt dat in de periode 2000–2006 de verkeersprestatie op het hoofdwegennet 11% is gegroeid. Als deze lijn wordt doorgetrokken blijft de groei van de verkeersprestatie tot 2020 binnen de prognoses van de Nota Mobiliteit. De LMCA wegen gaat nader in op de verkeersontwikkeling op het hoofdwegennet. Het aantal voertuigverliesuren in files op het hoofdwegennet is in de periode 2000–2006 met 43% toegenomen, dit komt overeen met de planning uit de Nota Mobiliteit gezien het feit dat het effect van (geplande) beleidsmaatregelen als bijv. Anders Betalen voor Mobiliteit pas later in de tijd zichtbaar worden. Het aantal reizigers op het spoor is in 2005 en 2006 met ca. 5% toegenomen. In 2000 realiseerde de NS 14,4 miljard reizigerskilometers en in 2006 15,4 miljard reizigerskilometers. Over de periode 2000–2006 bezien is de jaarlijkse groei gemiddeld 1% per jaar; de groei is daarmee tot en met 2006 in lijn met de Nota Mobiliteit. De huidige verwachting is dat het aantal reizigerskilometers in 2020 tussen 18 en 23 miljard zal uitkomen. De LMCA-spoor geeft nader inzicht in de uitwerking van deze marktverwachting. De vervoersprestatie van bus, tram en metro is in de periode 2000–2006 ongeveer gelijk gebleven, de 6,4 miljard reizigerkilometers in 2006 lagen op het gemiddelde. De Nota Mobiliteit maakt een jaarlijkse groei van het regionaal openbaar vervoer van 2,1% mogelijk, dit is ruim 30% tot 2020. De LMCA geeft nader inzicht in de groeipotentie van het regionaal ov. Voor de consequenties van bovengenoemde cijfers verwijs ik naar de brief en rapportages over de LMCA's, die u op 19 november 2007 heeft ontvangen.

028

Wanneer valt er iets te zeggen over de technische staat van bruggen waarover bij recentelijk onderzoek geen goed oordeel te vormen was? Kan er een schatting gemaakt worden van de kosten die gemaakt moeten

worden om deze kunstwerken weer op orde te brengen? Zijn hier al middelen voor gereserveerd?

Zoals reeds is gemeld in de brief aan de Kamer (31 200 XII nr. 5) over de technische staat van de kunstwerken zal eind 2007 een technisch rapport gereed zijn waaruit duidelijk wordt wat het aantal te verbeteren kunstwerken zal zijn en in welke periode deze werkzaamheden geprogrammeerd zullen moeten worden. Indien blijkt dat renovatie respectievelijk vervanging van kunstwerken noodzakelijk is, zal dit consequenties hebben voor de begroting. Over de hoogte van het beslag valt thans nog niets te zeggen, zolang niet specifiek duidelijk is welke maatregelen genomen moeten gaan worden. Dit totaal inzicht verwacht ik tegen de zomer van 2008 te kunnen bieden inclusief eventuele gevolgen. Het streven is erop gericht dit mee te nemen in de begroting 2009.

029

Hoe verhoudt de verhoging van de autolasten zich met de, door het kabinet gedeelde, doelstelling van het Platform Nouwen dat alle automobilisten in het geheel niet méér mogen gaan betalen voor hun mobiliteit?

De verhoging van de autolasten die voortvloeien uit de verschillende fiscale maatregelen uit het belastingplan 2008 staat los van de doelstelling van het platform Nouwen dat alle automobilisten in het geheel niet meer mogen gaan betalen voor hun mobiliteit. Deze doelstelling heeft betrekking op het omzetten van de vaste autobelastingen in de kilometerprijs.

Van de fiscale maatregelen in het belastingplan 2008 is de omzetting van de BPM naar de MRB ter voorbereiding van de invoering van de kilometerprijs, de overige maatregelen zijn onderdeel van het fiscale vergroeningsbeleid van dit kabinet. Tevens is een inflatiecorrectie per 1 januari 2008 doorgevoerd. Overigens zijn fiscale maatregelen de verantwoordelijkheid van de minister van Financiën.

030

Waaruit bestaat de «faciliterende en stimulerende rol» die Verkeer en Waterstaat de komende jaren wil spelen om de «connectiviteit» van Nederland te stimuleren? Welke concrete en afrekenbare doelen worden hierbij nagestreefd en hoeveel geld is hiermee gemoeid?

In de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains van juni 2006 (TK, 2005–2006, 29 644, nr. 68) is uiteengezet welke faciliterende en stimulerende rol V&W wil spelen ten aanzien van innovaties en logistieke dienstverlening om het maatschappelijk rendement van logistiek te verhogen. In deze beleidsbrief zijn 17 acties gedefinieerd waarvan de uitvoering gemonitord wordt. Over de voortgang zal ik de Kamer eind 2008 informeren. Gestreefd wordt om samen met EZ een monitor op te stellen om de mate waarin het maatschappelijk rendement van logistiek wordt verhoogd te kunnen meten. De lopende acties waarvoor VenW verantwoordelijk is behoeven vooralsnog geen additionele middelen omdat deze gekoppeld zijn aan bestaande in de VenW begroting gedekte programma's en fondsen zoals de innovatiefondsen voor binnenvaart en zeevaart en het programma duurzame logistiek. Daarnaast wordt voor diverse acties ook bijgedragen vanuit andere departementen en bedrijfsleven.

031

Welke procedures dienen in de ogen van het kabinet vereenvoudigd te worden m.b.t. short sea shipping en wat wordt hier concreet aan gedaan?

Administratieve procedures, met name op het gebied van douane en security, kunnen verder worden vereenvoudigd. De verschillende

inspectiediensten in een haven zouden ook in andere EU-landen nauw moeten samenwerken, zoals in Nederland al gebeurt. Voor deze procedures en inspecties moeten elektronische «one-stop shops» in de havens worden ontwikkeld. De Europese Commissie heeft op 18 oktober jl. een Mededeling uitgebracht getiteld «The EU's Freight Transport Agenda» voor verbetering van de efficiency en duurzaamheid in het Europese goederenvervoer. Deze Mededeling bevat een pakket aan voorstellen in diverse werkdocumenten, waaronder voor Short Sea Shipping en Logistiek. In een ander werkdocument van dit pakket wordt onder meer voorgesteld de administratieve procedures en douane-inspecties te harmoniseren. Wanneer deze voorstellen op een juiste wijze worden uitgewerkt en hun beslag krijgen, verwacht het Kabinet dat aan de huidige ongelijkheid van Short Sea Shipping in vergelijking met het vrije landtransport in Europa grotendeels een eind kan komen.

032

Kan aangegeven worden hoe groot het effect is van de door het kabinet aangekondigde concrete maatregelen ter bestrijding van de uitstoot van broeikasgassen? Kunnen deze effecten worden afgezet tegen de huidige situatie? Kan tevens worden aangegeven hoeveel deze maatregelen kosten?

Thans is nog geen sprake van invoering van concrete CO₂-reductiemaatregelen in de internationale zeescheepvaart. Noch in Nederland, noch in de EU, noch internationaal (in de IMO) worden eisen gesteld aan de uitstoot van broeikasgassen door de internationale zeescheepvaart. Nederland streeft er naar dat in de post-Kyoto-periode internationaal bindende afspraken worden gemaakt. Thans valt het internationale zeescheepvaartverkeer niet onder de Kyoto-doelstellingen. In de IMO wordt in verband met deze ontwikkeling in kaart gebracht welke reductiemaatregelen mogelijk zijn. Nederland neemt actief aan dit proces deel. Overigens wordt in Nederland zelf al een aantal maatregelen onderzocht. Zo doet het Havenbedrijf Rotterdam NV samen met VenW onderzoek naar gedifferentieerde haventarieven, waarbij wordt geïdentificeerd naar zowel uitstoot van Sox, Nox en fijn stof als uitstoot van broeikasgassen (zie verder het antwoord op vraag 49). Verder worden in diverse haalbaarheidsstudies door het Havenbedrijf Rotterdam de mogelijkheden van toepassing van walstroom bij de containervaart, cruiseschepen en ferry's onderzocht. Hierbij wordt ook gekeken wat de CO₂ reductie is bij inzet van duurzaam opgewekte elektriciteit.

033

Wat is er gebeurd met de 10 miljoen euro, die teruggeploegd is van VWS naar V&W onder voorwaarde dat dat geld ingezet zou worden voor de verbetering van de toegankelijkheid van het OV (motie Dijkema, van der Ham)?

Met de zogenaamde «Valys middelen» is gestart met de voorbereiding en bouw van liften op een achttal stations, zijn versneld kleine infrastructuurele maatregelen op stations genomen zoals blindegeleidelijnen, tactiele informatie op leuningen en aanpassing van de verlichting, dubbele buisleuningen, toegankelijke toiletten en automatische deuren op een deel van de stations. Ook is gestart met het onderzoek naar een reisvolgsysteem waarbij de gebruiker traceerbaar is voor de vervoerder (en het thuisfront), alsmede is het mogelijk gemaakt dat via de internetsite van NS (www.NS.nl) assistentieverlening voor de trein en een rit met Valys kan worden gereserveerd, evenals een telefonische reservering, drie uur voor aanvang van de reis.

034

Op welke wijze heeft de latere ingebruikname van de HSL-Zuid effect op de spoorambities van dit kabinet?

Op korte termijn heeft de latere ingebruikname van de HSL-Zuid tot gevolg dat er geen ruimte vrijkomt op het bestaande spoor. De spoorambities die thans in ontwikkeling zijn worden nauwelijks beïnvloed door de latere ingebruikname van de HSL-Zuid. Voor de 5% groeiambitie is een Actieplan «Groei op het spoor» opgesteld met maatregelen die op korte termijn (deze kabinetsperiode) uitvoerbaar zijn. De ingebruikname van de HSL-Zuid staat hier los van. De spoorambities voor de langere termijn (2020) komen aan de orde in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor. Het gebruik van de HSL-Zuid is in deze analyse meegenomen. Het Actieplan «Groei op het spoor» en de eindrapportage van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor is op 19 november aan de Tweede Kamer toegezonden.

035

Welke treinen komen erbij op de Gooilijn bij en vanaf wanneer? Het is toch zo dat alleen de sneltrein wordt omgezet in een sprinter en de Intercity zal gaan stoppen op Hilversum? Bent u bereid met de NS in overleg te gaan over verdere verhoging van het aanbod op de Gooilijn?

Op de Gooilijn zijn in 2008 en in 2009, ten opzichte van dienstregeling 2007, niet meer treinen voorzien. Wat echter wel wijzigt met ingang van dienstregeling 2008 is het stoppen van de Intercity treinen te Hilversum, en de Sneltrain Amersfoort-Amsterdam welke een Sprinter wordt. Hierdoor stijgt het aantal stoppende treinen (lees: verbindingen) te Hilversum van 6 per uur naar 10 per uur, en van de stations Hilversum Noord, Bussum Zuid, Diemen en Amsterdam Muiderpoort van 2 per uur naar 4 per uur. Samengevat: niet meer treinen op de Gooilijn, maar, door het gewijzigd stopregime, wel meer verbindingen per station.

036

Welk bedrag is reeds aan de spoorse doorsnijdingen toegewezen en hoeveel geld is reeds aan de regeling uitgegeven?

Er staat in de begroting €300 mln. gereserveerd voor de spoorse doorsnijdingen, inclusief een reservering, onder strikte voorwaarden ten behoeve van Ede van circa €40 mln. inclusief btw. Er is reeds voor ca. € 240 mln. beschikt aan gemeenten. Er resteert derhalve ca. €20 mln. voor de vijf lopende beroepsprocedures (zie ook kamerstuk 31 200 A, nr. 10).

037 Is het geld dat aan de spoorse doorsnijdingen is uitgegeven, rechtmatig uitgegeven?

Ja, de middelen zijn rechtmatig uitgegeven. In 2007 zijn op basis van een tenderregeling 61 projecten geselecteerd, waarvoor subsidie is verleend aan gemeenten. Voor een beperkt aantal projecten is reeds een voorschot uitbetaald aan gemeenten, nadat daartoe een startverklaring is ontvangen. Op de gesubsidieerde projecten zijn de spelregels van de regeling spoorse doorsnijdingen en de rijksbrede ontwikkelingen rondom Single Audit en Single Information van toepassing. Ook spelregels die waarborgen dat sprake is van een rechtmatige aanwending van subsidiegelden, waarbij met name de spelregels van Single Audit en Single Information ingaan op de verantwoording en accountantscontrole.

038

Wat is de stand van zaken omtrent het opheffen van het Traktaat van België van 1961?

Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg heeft begin oktober de Minister van Buitenlandse Zaken schriftelijk verzocht om in samenspraak met zijn Belgische ambtsgenoot artikel 10 van het in 1961 gesloten verdrag tussen beide landen, te schrappen. Dit artikel heeft betrekking op een ruimtelijke reservering om een eventuele toekomstige directe verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal te kunnen realiseren. Door het sluiten van een overeenkomst in 2001 tussen Nederland en Wallonië om een vierde sluiskolk bij Ternaaien te realiseren, is naar mening van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg het oorspronkelijke motief voor de aanleg van een dergelijke verbinding komen te vervallen. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft het verzoek van Gedeputeerde Staten inmiddels ontvangen en zal mij binnenkort vragen om een advies. Bij het formuleren van mijn advies wil ik ook de uitkomsten van de MIRT-Verkenning naar capaciteitsknelpunten op de Maas tussen Born en België betrekken. De Belgische provincie Limburg heeft onlangs een soortgelijk verzoek gedaan aan de Belgische minister van Buitenlandse Zaken.

039

Wanneer krijgt de Kamer de resultaten van het onderzoek naar het verhogen van de snelheid tot 160 km/uur op een aantal trajecten?

De Tweede Kamer zal nog voor de behandeling van het MIRT op 17 december 2007 door mij op de hoogte gebracht worden van de resultaten van het onderzoek naar het rijden van 160 km/h op één of meer daarvoor geschikt lijkende baanvakken zoals aangekondigd in de brief aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 (kenmerk DGP/SPO/U.06.03540).

040

Wat is de visie van het kabinet, in haar rol van aandeelhouder van de NS, op Strukton?

Zoals bekend betreft dit een zaak van de aandeelhouder: de minister van Financiën. Deze heeft op 6 juli 2007 op eerdere vergelijkbare vragen inzake Strukton aangegeven dat de aandelen van Strukton volledig in handen zijn van de Nederlandse Spoorwegen, waarvan de aandelen volledig in handen zijn van de Staat der Nederlanden. De invloed van de Staat op Strukton is dan ook indirect. De minister van Financiën heeft destijds gemeld voornemens te zijn met de NS in overleg te treden over de strategie ten aanzien van Strukton en dat daarbij een belangrijk uitgangspunt zou zijn dat de Nederlandse Spoorwegen zich primair richt op het waarborgen en dienen van publiek belang inzake reizigersvervoer. Momenteel is de aandeelhouder in afwachting van de nieuwe concernbrede strategie, die in december door NS gestalte wordt gegeven. Hierna zullen gesprekken plaatsvinden om overeenstemming te bereiken en een definitief te maken. De minister van Financiën zal u over de uitkomst hiervan alsdan informeren.

041

In 2008 worden de concept stroomgebiedbeheersplannen opgesteld. Ontvangt de Kamer deze en kan hierover in 2008 met de Kamer worden overlegd? Verschijnen de definitieve versies van het Nationale Waterplan en de stroomgebiedsbeheersplannen begin 2009, zodat er voldoende tijd is voor de parlementaire behandeling?

De concept-stroomgebiedbeheersplannen worden uiterlijk 22 december 2008 ter inzage gelegd, waarop een inspraaktermijn van 6 maanden volgt. De bedoeling is kort na de beëindiging van de inspraak het SGBP en het Nationale Waterplan vast te stellen zodat in het najaar van 2009 overleg met de Kamer mogelijk is. De stroomgebiedbeheersplannen worden

begin 2010 aan de Europese Commissie toegezonden. De uitvoeringsperiode vangt ingevolge de Kaderrichtlijn water aan op 22 december 2009.

042

Komen in het concept-beleidskader voor het IJsselmeer ook de geplande investeringen en prioriteringen in het kader van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water aan bod? Zal in dit concept-beleidskader ook ingegaan worden op de vraag of het wenselijk is dat er vanuit steden als Almere en Amsterdam gebouwd wordt in het water (IJmeer, Markermeer, IJsselmeer)?

In het proces dat loopt richting een concept-beleidskader voor het IJsselmeergebied wordt afgestemd met het lopende KRW-proces richting een stroomgebiedbeheersplan zodat de geplande investeringen en prioriteringen in het kader van de uitvoering van de KRW voor het IJsselmeergebied no regret zijn. De wenselijkheid van bouwen in het water vanuit steden als Almere en Amsterdam komt als zodanig in het kader niet aan de orde. Wel zal het kader duidelijk maken waar buitendijkse ontwikkelingen mogelijk zijn en met welk peilregime rekening moet worden gehouden. Voor de keuze van het peilregime worden de te verwachten klimaatveranderingen met een doorkijk tot 2100 meegenomen.

043

Hoe omvattend zal het advies van de Deltacommissie zijn, dat zij naar verwachting in 2008 zal uitbrengen? Gaat het reeds om een totaalvisie op het waterveiligheid voor de komende 200 jaar of gaat het hier om een tussenrapportage? In hoeverre zal de Deltacommissie ook ingaan op het waterveiligheidsvraagstuk in de Nederlandse riviergebieden? Zal de in 2008 uit te brengen beleidsnota waterveiligheid gedeeltelijk gebaseerd zijn op het door de Deltacommissie uit te brengen advies? Of staat dit geheel los van elkaar?

Onlangs bent u geïnformeerd over de instelling van en opdracht aan de Deltacommissie. Deze commissie is van start gegaan en zal in 2008 haar advies uitbrengen. De Deltacommissie gaat zich buigen over de bescherming en ontwikkeling van de Nederlandse kust en het achterland op de lange termijn. De interactie met de rivieren wordt hierin ook meegenomen, want de zeespiegelstijging kan van invloed zijn op het verwerken van verhoogde rivierafvoeren. De commissie onderzoekt naast de te verwachten zeespiegelrijzing en andere klimatologische ontwikkelingen ook maatschappelijke, ecologische en economische ontwikkelingen die van belang zijn voor de fysieke inrichting van de Nederlandse kust. Nadat ik het advies heb ontvangen, zal ik u daarover informeren. Het advies van de Deltacommissie vormt een belangrijke bouwsteen voor het Nationaal Waterplan. Dit Waterplan zal in 2009 een integraal, landsdekkend raamwerk vormen voor toekomstig waterbeleid. Het Waterplan regelt straks ook de formele doorwerking in de ruimtelijke ordening. Het Waterplan heeft de status van structuurvisie die wordt ontleend aan de Waterwet en de Wet ruimtelijke Ordening. De beleidsnota Waterveiligheid, die eind 2008 gepresenteerd wordt, gaat specifiek in op de waterveiligheid voor de middellange termijn. De ruimtelijke doorwerking van deze beleidsnota vindt plaats in het Nationale Waterplan. Gelet op de thematiek vindt er natuurlijk afstemming plaats tussen de resultaten van de Deltacommissie en de beleidsnota Waterveiligheid.

044

Wanneer is het advies van het innovatieplatform op het gebied van water bekend? Kan nader worden toegelicht waar dit advies zich op richt?

Het Innovatieplatform komt met een advies aan het Kabinet. Naar verwachting zal dit advies voor de jaarwisseling beschikbaar zijn. Het advies richt zich op «transsectorale uitdagingen» en «generieke belemmeringen voor innovaties». Inmiddels is het in de Watervisie aangekondigde innovatieprogramma voor deltatechnologie opgesteld. De Stuurgroep Deltatechnologie heeft op de Dag van Maarssen (1 november jongstleden) de Innovatieagenda Deltatechnologie gepresenteerd. In deze agenda worden zoals in de Watervisie voorzien, een aantal projecten geprioriteerd, zoals «Building with Nature» (waarin economie en natuurontwikkeling samen gaan) en «Flood Control 2015» (een geavanceerd concept om realtime informatie te verkrijgen over de staat van de dijken).

045

Kan aangegeven worden wat de economische en milieutechnische impact is van het plaatsen van de luchtvaart onder ETS?

Plaatsing van de luchtvaart onder het ETS heeft volgens de Europese Commissie tot gevolg dat bij een plafond uitgaande van het gemiddelde van de historische emissies over de periode 2004–2006 er in 2015 ongeveer 35% en in 2020 ongeveer 45% aan emissies wordt gereduceerd. De absolute hoeveelheden zijn afhankelijk van het aantal vluchten, dat onder het systeem gaat vallen. Dit valt af te leiden uit een zogenaamd Impact assessment, dat de Commissie bij het voorstel om de luchtvaart in het emissiehandelssysteem onder te brengen heeft gepubliceerd. De economische effecten, weergegeven in een bedrag dat aan de consument extra in rekening wordt gebracht, zouden afhankelijk van de lengte van de vlucht 9 tot 40 euro (per consument) bedragen. De veronderstellingen die de Commissie daarbij hanteert zijn dat de luchtvaartsector alle kosten aan de consument zou kunnen doorberekenen, alle vluchten van en naar EU-luchthavens onder het systeem vallen, en een emissie-eenheid een marktprijs van 30 euro heeft. Ik heb u in maart toegezegd, dat ik dit aspect nader zou laten onderzoeken. De eerste resultaten van dit onderzoek zal ik naar verwachting eind november van dit jaar aan u kunnen presenteren. Het definitieve rapport zal in de maand december 2007 beschikbaar komen.

046

Waarom is er, vooruitlopend op Europees beleid, gekozen om gasolie voor de binnenvaart al in 2010 zwavelvrij te maken. Hoe verhoudt zich dit met het streven naar een Europees level playing field?

De Europese Commissie heeft in januari een voorstel gedaan voor aanscherping van de zwavelnorm voor gasolie in de binnenvaart: 300 ppm in 2010 en 10 ppm in 2012. Nederland heeft in de Raadswerkgroep Milieu met succes ingezet op direct 10 ppm in 2010. Het is de inzet van Nederland om de aanscherping van de zwavelnorm internationaal te realiseren, zoals ook in het convenant met de binnenvaartsector is afgesproken. Van vooruitlopen op Europees beleid is derhalve geen sprake.

047

Toepassing zwavelarme diesel in de scheepvaart: wat is de bottleneck om hier stappen vooruit te kunnen zetten?

Voor toepassing van laagzwavelige brandstof in de binnenvaart bestaat er geen bottleneck, de strengere norm moet wel nog door de Europese Commissie worden vastgesteld (zie ook antwoord vraag 46). Voor de internationale zeescheepvaart worden in 2008 afspraken gemaakt in de IMO (International Maritime Organisation) over aangescherpte zwavelemissie-eisen. In de lopende IMO-onderhandelingen staat met name centraal de hoogte van de nieuwe norm, het tijdpad om te voldoen aan de nieuwe

norm en het toestaan van nabehandelingsapparatuur. Deze punten bepalen in sterke mate de toekomstige vraag naar en beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof voor de internationale zeescheepvaart en daarmee ook de prijs. In internationaal overleg (IMO) wordt aandacht aan deze punten besteed.

048

Betekent 2 promille alcoholpromillage voor beginnende bestuurders, dat er wel één glas alcoholische drank gedronken mag worden?

In bovenstaande vraag is sprake van 2 promille. Hier moet echter worden gelezen een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,2 promille. Achter het stuur zitten en drank drinken is, zeker voor beginnende bestuurders, een zeer onwenselijke combinatie voor zowel de bestuurder zelf als de andere verkeersdeelnemers. Idealiter zou het toegestane BAG nul moeten zijn. Dat kan echter niet vanwege het natuurlijke alcoholpromillage in het bloed. Vandaar dat de norm t.a.v. het BAG op 0,2 promille is gezet. Een standaardglas alcoholhoudende drank bevat 10 gram alcohol. Vanwege de lichamelijke verschillen tussen mannen en vrouwen kunnen mannen wél een standaardglas alcoholhoudende drank drinken en daarmee op ongeveer een BAG van 0,2 promille uitkomen, maar vrouwen overschrijden die waarde. Vrouwen kunnen dus geen enkel (standaard) glas alcoholhoudende drank drinken en toch beneden een BAG van 0,2 promille blijven.

049

Bent u voornemens om in Nederland gedifferentieerde haventarieven in te voeren, ook als dat niet lukt in Europees verband? Zo ja, waarom en wat zijn de te verwachten gevolgen?

Doel van differentiatie van haventarieven is het stimuleren van het gebruik van schone schepen en het ontmoedigen van sterk vervuilende. Zoals is aangegeven in de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit (blz. 48) is Nederland voorstander van invoering van gedifferentieerde haventarieven. Dit dient bij voorkeur te gebeuren op EU-niveau. Nederland zet zich hier internationaal voor in. In aanvulling hierop peilt Nederland het draagvlak voor dergelijke maatregelen bij andere Noordwest-Europese landen. Dit is aangekondigd in de Kabinetsreactie op het «Groenboek over marktconforme instrumenten voor milieu- en energiegerelateerde beleidsdoelstellingen». Als invoering op EU-niveau niet lukt streeft Nederland naar invoering op het niveau van de zogenaamde Hamburg–Le Havre range. De Nederlandse regering is niet voornemens om tariefdifferentiatie alleen aan de Nederlandse havens op te leggen, aangezien onduidelijk is welke gevolgen dit heeft voor de concurrentieverhoudingen. Het Ministerie laat op dit moment, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam, onderzoek doen naar differentiatie van havengelden (o.a. de juridische aspecten, de uitvoeringsaspecten, etc.). De uitkomsten van dit onderzoek verwacht ik in de loop van 2008. Op basis daarvan zal worden bekeken of, en hoe, gedifferentieerde haventarieven een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van luchtkwaliteit en wat de commerciële gevolgen zijn voor de havens.

050

Op welke wijze wordt het extra budget voor het programma «Het nieuwe rijden» gebruikt? Welke concrete doelstellingen worden hiermee nagestreefd? Kunnen de al bereikte resultaten van dit programma worden geconcretiseerd?

Voor de periode 2008–2011 is in het kader van het Coalitieakkoord € 2 mln per jaar toegevoegd aan de begroting voor het programma «Het Nieuwe

Rijden». Op dit moment worden de activiteiten hiervoor, in samenspraak met de sector, uitgewerkt. De doelstelling van de extra gelden is energiebesparing in verkeer en vervoer.

Het huidige programma «Het Nieuwe Rijden» heeft als hoofddoelstelling het terugdringen van CO₂ emissie in de sector verkeer en vervoer. Voorbeelden van activiteiten zijn een publiekscampagne, met onder andere televisiespots, gezamenlijke bandenspanningscampagnes met diverse partners en rijstijltrainingsprojecten. De meest recent uitgevoerde monitoring van de resultaten (voor 2006) geeft aan dat een reductie in CO₂ emissies van 0,3 Mton direct aan het programma «Het Nieuwe Rijden» toegeschreven kan worden. De totale CO₂ reductie door verandering in rijgedrag op specifieke HNR-elementen zoals rijstijl, bandenspanning en in car apparatuur, die tevens afhankelijk is van de inspanningen van de sector, was 0,6 Mton.

051

Kunt u aangeven wat de stand van zaken bij de uitvoering van de motie Jansen/Vermeij (27 625, nr. 25) over efficiencywinsten in de waterketen is?

Aangenomen wordt dat niet de motie met het nummer 27 625, nr. 25, maar nummer 89 bedoeld wordt (nr. 25 vraag nl. de regering om in samenwerking met de waterschappen een inventarisatie te maken naar de zwakke plekken in de primaire en secundaire waterkeringen). Bij het toezenden van het Bestuursakkoord waterketen (27 625, nr. 100) is aangegeven hoe met deze motie zal worden omgegaan. Over de voortgang van het bestuursakkoord zal de Kamer periodiek worden geïnformeerd door de Minister van VROM. De eerstvolgende keer zal dat begin 2008 zijn. De haalbaar geachte doelmatigheidsdoelstellingen zullen dan worden gepresenteerd alsmede de eerste monitor resultaten. In overleg met de waterketenpartijen is een monitoringssystematiek ontwikkeld gericht op het in kaart brengen van de doelmatigheid en transparantie ten opzichte van het referentiejaar 1998.

052

Hoe hebben de normen voor de zeekering en dijken zich de afgelopen 50 jaar ontwikkeld?

Ten grondslag aan de huidige normen in de Wet op de waterkering ligt het gedachtegoed van de Deltacommissie die is ingesteld na de februariramp in 1953. De Deltacommissie heeft voor de dijkring Centraal Holland een rekenmethode laten opstellen op basis van kosten en baten. Daarmee is voor dit gebied berekend hoe groot de kans op een overstroming mag zijn om tot een goede balans te komen tussen de kosten van de dijken en de overstromingsschade die daarmee te voorkomen is. Deze «acceptabele» overstromingskans heeft de commissie vervolgens vertaald in de kans dat een bepaalde, maatgevende waterstand overschreden wordt. De Deltacommissie kwam uit op een overschrijdingskans van 1:10 000 voor de dijkring Centraal Holland, mede gezien de economische waarde van de Randstad rond 1960. Binnen Nederland gelden niet overal dezelfde overschrijdingskansen. Uit de kans voor Centaal Holland zijn lagere overschrijdingskansen afgeleid voor het Deltagebied en de Waddenkust (1:4000) en later ook voor de bedijkte rivieren (1:3000). De verschillen hangen samen met verschillen in economische waarde en met de grotere mogelijkheden voor evacuatie in het bedijkte rivierengebied. Sinds de Deltacommissie hebben verschillende commissies zich over de normen gebogen. De overschrijdingskans voor de rivieren is daarbij verlaagd tot 1:1250 voor de bovenrivieren en 1:2000 voor de benedenrivieren. Ook de berekeningswijze van de bijbehorende dijkhoogte is enkele malen gewijzigd. De economische onderbouwing is sinds de Deltacommissie nooit opnieuw uitgevoerd. Inmiddels is de Wet op de waterkering tien jaar van

kracht. De doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk zijn in het jaar 2000 geëvalueerd. Daarop is de wet op een aantal punten gewijzigd. Onder andere is opgenomen dat in een periodieke evaluatie – éénmaal in de tien jaar – verslag zal worden gedaan van de doeltreffendheid en effecten van de veiligheidsnormering. Deze zal in 2008 voor het eerst plaatsvinden. De uitkomsten zullen in de nota Waterveiligheid 21ste eeuw worden meegenomen.

053

Is al bekend welke kosten gemaakt zullen worden voor de eerste betekenisvolle stap naar Anders betalen voor mobiliteit? Waar zijn deze opgenomen in de begroting?

Er staat nog geen budget geraamd voor de jaren 2008 tot en met 2012 op artikel 17.04 (Anders betalen voor mobiliteit) omdat het kabinet nog niet heeft besloten hoe de implementatie precies vorm gaat krijgen. Als hier duidelijkheid over is komt het kabinet met een financierings- en impasingsvoorstel. Daarna zal het voorstel in de begroting worden verwerkt. Op hoofdstuk 12, beleidsartikel 34.01.03 staat een deel van de personele kosten vermeld.

054

Welke pilots met een rol voor water in gebiedsontwikkeling worden opgestart?

In programma Randstad Urgent is klimaatbestendigheid één van de drie hoofdoelstellingen. Water speelt een belangrijke rol bij de gebiedsontwikkeling van: de Haarlemmermeer, de Zuidplaspolder, Groot-Mijdrecht Noord en het IJsselmeer inclusief de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer. Vanuit deze projecten zullen lessen worden getrokken voor de toekomst.

055

Wat behelst het op orde hebben van de voorbereiding voor overstromingen? Zijn de benodigde organisatorische maatregelen dan genomen? Waarom zijn de keuzen voor investeringen niet gemaakt?

Het Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (TK 2006–2007, 27 625, nr. 77) heeft als doelstelling vastgelegd dat Nederland goed voorbereid moet zijn op een overstroming. De strategie hiervoor omvat fysieke/ruimtelijke maatregelen (zoals compartimentering van dijkringen) en organisatorische maatregelen. Ik verwijs u hiervoor naar het AO van 27 juni 2007 (zie Kamerstuknr 27 625, 98). Keuzes met betrekking tot de fysieke/ruimtelijke maatregelen zijn nog niet gemaakt. Thans wordt de effectiviteit van deze maatregelen nader onderzocht. De Nota Waterveiligheid 21ste Eeuw zal samenhang bieden tussen investeringen in dergelijke maatregelen en die in de primaire waterkeringen.

Het standpunt identificeert voor de organisatorische maatregelen de volgende hoofdpunten:

- Het opstellen, actualiseren en afstemmen van rampenplannen voor overstromingen door veiligheidsregio's en waterbeheerders, inclusief het oefenen daarvan;
- Het vormgeven van heldere samenwerkings- en aansturingsrelaties;
- Het zorgdragen van toereikende capaciteiten. Een toegespitst verbeterprogramma is opgesteld en een bestuurlijke Taskforce Management Overstromingen (TMO) is ingesteld om dit geheel eind 2008 op orde te hebben. Onderdeel van het programma is een landelijke overstromingsoefening in november 2008 onder de naam Waterproof. Voor het programma is € 15 miljoen vrijgemaakt, waarvan € 9 miljoen voor een regeling ter ondersteuning van regionale initiatieven. Deze

056

Hoe wordt de controle van het niet-afwentelingsbeginsel inzake hoogwater vormgegeven?

Volgens de Europese richtlijn zijn landen zelf verantwoordelijk voor de uitwerking van het niet-afwentelbeginsel. Controle hiervan zal plaatsvinden in de verplichte onderlinge coördinatie in multilateraal en bilateraal overleg en kan in geval van onenigheid worden voorgelegd aan de Europese Commissie. Het beginsel zal formeel gezien pas onderdeel uitmaken van de eerste risico beheersplannen die eind 2015 gereed moeten zijn en daarna uitgevoerd worden.

057

Wat is de reden dat in 2011 meer dan 20% van de waterkeringen nog steeds niet aan de norm voldoet (een hoger percentage dan in 2006)? Acht het kabinet dit acceptabel? Zo ja, waarom?

Zie antwoord op vraag 58 en 59. De veiligheidsnormering van onze primaire waterkeringen, waartoe de zeewering behoort, beschrijft de gemiddelde overschrijdingskans – per jaar – van de hoogste hoogwaterstand waarop de primaire waterkering moet zijn berekend. De daadwerkelijke standzekerheid (de stabiliteit) van onze waterkeringen ligt echter een orde hoger. Hierbij is ook rekening gehouden met andere faalmechanismen. Indien een waterkering niet voldoet aan de veiligheidsnorm uit de Wet, betekent dit derhalve niet dat daarmee ook sprake is van een acuut risico op een doorbraak. Wel is het een duidelijk signaal dat een verbetermaatregel genomen dient te worden. De wet op de waterkering schrijft voor dat de keringen eens per vijf jaar worden getoetst op de in de wet opgenomen normen. De toetsing gebeurt op basis van de hydraulische randvoorwaarden en voorgeschreven rekenregels. In dit toetsingsinstrumentarium zijn de meest recente inzichten in klimaatverandering, zeespiegelstijging, toename in rivierafvoer en golfbeweging verwerkt. Bij de vaststelling van het toetsinstrumentarium van de Derde Toetsing zijn enkele hydraulische randvoorwaarden omhoog bijgesteld en zijn enkele rekenregels veranderd. Daardoor zullen er uit de toetsing vermoedelijk nieuwe locaties komen waar maatregelen getroffen moeten worden. Deze locaties zijn nieuw ten opzichte van wat we nu al weten uit de Eerste en Tweede Toetsing. Daarnaast wordt in de Derde Toetsing zwaar ingezet op de reductie van het percentage geen oordeel (zie ook antwoorden op vraag 58 en 59). Hierdoor zal een deel van de waterkeringen die tot nu toe geen oordeel hebben gekregen, worden goedgekeurd of worden afgekeurd. En tenslotte worden in de Derde Toetsing voor het eerst de categorie C-keringen getoetst. Ook hierdoor kunnen keringen worden goedgekeurd of afgekeurd. Gezien bovenstaande ontwikkelingen is het voorafgaand aan de aanvang van de derde toetsing lastig om aan te geven hoeveel procent van de keringen in deze toetsing aan de normen zal voldoen c.q. niet zal voldoen. Het streven voor 2011 is er op gericht om ten opzichte van de situatie in 2006 het percentage waterkeringen dat voldoet aan de norm met 20% (van 40% naar 60%) te laten toenemen.

058

Kan aangegeven worden waarom verwacht wordt dat het in 2011 niet mogelijk is 15% van de waterkeringen te beoordelen?

Zie antwoord op vraag 57 en 59. Het toetsen van de primaire waterkeringen is een complexe en tijdrovende aangelegenheid. Daar waar onvoldoende informatie is om tot een eindoordeel te komen dient nader onder-

zoek te worden uitgevoerd en/of geavanceerde toetsmethoden te worden toegepast. Dat vergt een aanzienlijke inspanning van de waterkering-beheerder, veelal een waterschap. Ten behoeve van de Derde Toetsing op veiligheid zijn bestuurlijke afspraken gemaakt met de waterschappen en provincies. Eén van die afspraken behelst de aanpak van die waterkeringen waarover tot nu toe nog geen oordeel kon worden gegeven. De focus in de Derde Toetsing zal dan ook bij die waterkeringen komen te liggen. Het doel is om tot een forse reductie van het percentage «geen oordeel» te komen. De waterschappen hebben aangegeven te streven naar minimaal een halvering ten opzichte van het percentage van 2006.

059

Wat is de streefwaarde voor de prestatie-indicator voor Hoogwaterbescherming?

Zie antwoord op vraag 57 en 58. De streefwaarden voor hoogwaterbescherming zijn opgenomen in de tabel op blz. 28 van Hoofdstuk XII, artikel 31, Integraal Waterbeleid. De inspanning voor 2011 is er op gericht om ten opzichte van de situatie in 2006:

- Het percentage waterkeringen dat voldoet aan de norm met 20% te laten toenemen;
- Het percentage «geen oordeel» in het toetsresultaat met de helft te verminderen.

060

Hoe is het grote verschil in uitgaven voor Planstudies Waterkeren (11.05.02 tussen 2007, 2008 en 2009) te verklaren?

Op het artikelonderdeel planstudies waterkeren (11.05.02) zijn de beschikbare budgetten voor de planstudies en de uitvoering van de planstudieprojecten opgenomen. Hierdoor kunnen de budgetten tussen de verschillende jaren fluctueren. Nadat het projectbesluit is genomen wordt het budget voor de uitvoering overgeboekt naar het artikelonderdeel realisatie waterkeren (11.03.01). De stijging vanaf 2009 is met name toe te schrijven aan het opgenomen budget voor de uitvoering van het project extra spuicapaciteit Afsluitdijk. Het lagere bedrag in 2007 wordt veroorzaakt door een versnelde betaling in 2006 voor de planstudie zwakke schakels kust.

061

Wat is de reden van de stijging inzake planstudies waterkeren?

Zie antwoord op vraag Hoofdstuk XII, nr. 60

062

Wat is de streefwaarde voor de prestatie-indicator voor (regionale) wateroverlast?

Het doel is dat in 2015 het regionale watersysteem op orde is rekening houdend met de voorspelde klimaatverandering. Dit betekent dat voor de regionale wateroverlast al het door waterschappen beschermde Nederlands grondgebied getoetst is aan de gebiedsnorm voor wateroverlast. (Voor een beschrijving van de gebiedsnorm zie Decemhernota 2006, pag. 46-47). Voor de stedelijke wateroverlast geldt dat dit systeem ook in 2015 op orde is. Waar het gaat om kapitaalintensieve investeringen (bijvoorbeeld rioleringen) geldt dat het systeem in 2027 op orde is. Hierdoor kan er meegekoppeld worden met de reguliere onderhoudscycli.

063

In hoeverre is de korting op de BDU van invloed op de uitvoering van het aanvalsplan voor de sociale veiligheid?

1. Er is binnen de BDU, ook met korting, nog steeds sprake van een reële groei.
2. Basis voor de sociale veiligheid is het sturen op resultaat. Jaarlijks worden door decentrale overheden streefcijfers opgesteld op basis van de afspraken in de nota Mobiliteit. Dit systeem wijzigt niet. De gewenste streefwaarde van een gemiddelde waardering van de veiligheid door de reiziger in het stads- en streekvervoer van 7,5 voor 2008 wordt inmiddels ruimschoots bereikt.
3. Het is aan de decentrale overheden om te beslissen of het budget voor sociale veiligheid wordt gewijzigd.

064

Hoeveel NS-stations zijn überhaupt niet toegankelijk voor gehandicapten? Kunt u aangeven welke hiervan wanneer toegankelijk zullen zijn?

In het Implementatieplan Toegankelijkheid (toegezonden aan de Tweede Kamer bij brief van 29 september 2006, DGP/SPO/U.06 02435) zijn de 220 stations genoemd die tot 2030 stapsgewijs volledig toegankelijk zullen worden gemaakt voor gehandicapte treinreizigers. In dit plan staan tevens de infrastructuurmaatregelen omschreven die ProRail neemt om de toegankelijkheid op alle stations te verbeteren. Het betreft maatregelen die binnen enkele jaren worden gerealiseerd op alle stations in Nederland (zoals bijvoorbeeld een obstakelvrije routes van het voorplein tot de trein, tactiele informatie voor blinden en slechtzienden, aangepaste toiletten). De maatregelen met een langere doorlooptijd op de 220 eerder genoemde stations – zoals de plaatsing van liften en aanpassing van perrons ten behoeve van een gelijkvloerse instap in de trein –, zijn infrastructureel en financieel het ingrijpendst. Deze worden gefaseerd doorgevoerd. Daarbij wordt zo veel mogelijk aangesloten op de instroom van treinen met een lage vloerinstap. Er zijn nu enkele lijnen waar materieel met een lage vloer rijdt, dit aantal zal de komende jaren gestaag toenemen. Overigens is aanpassing van een perron pas effectief, als er nieuwe treinen met een lage vloer rijden.

ProRail is begin dit jaar gestart met de voorbereidingen voor het aanpassen van de stationsinfrastructuur. Op de regionale lijnen in het noorden van het land lopen ondertussen de werkzaamheden om de perronhoogte aan te passen, ten behoeve van een gelijkvloerse instap naar de treinen die daar reeds rijden. Op dit moment is nog geen van de stations op het spoorwegnet voorzien van alle toegankelijkheidsmaatregelen. Hierbij moet bedacht worden er maatregelen zijn die geheel nieuw zijn voor Nederland en op dit moment in overleg met de belangenorganisaties ontwikkeld worden. Overigens wordt op dit moment op 107 stations in Nederland de toegankelijkheid geborgd door het systeem van gratis assistentieverlening van NS.

065

Maken de uitgaven voor het vervolg-aanvalsplan Sociale Veiligheid OV deel uit van artikel 32.03?

Ja. De specifiek daarvoor benodigde middelen maken onderdeel uit van art. 32.02. Het vervolg Aanvalsplan is gericht op de regiefunctie, de continuering en het oppakken van enkele nog te voltooien elementen uit het oorspronkelijke Aanvalsplan.

066

Wat voor maatregelen onderzoekt u nu nog voor het tegengaan van ongevallen met de dode hoek van vrachtwagens?

De dodehoekongevallen zijn een continu punt van aandacht voor mijn ministerie. De afgelopen jaren is een aantal concrete maatregelen

genomen, zoals de verplichting van extra zichtveldverbeterende systemen; Nederland heeft daarbij voorop gelopen. Helaas blijkt het aantal slachtoffers van dodehoekongevallen de laatste jaren weer te stijgen. Op basis van recent onderzoek, onderschreven door de SWOV, blijkt dat de kennis over de toedracht van dodehoekongevallen en de factoren die daarbij een rol spelen, nog verbeterd kan worden. De dodehoekongevallen van de afgelopen jaren worden hiertoe tot in detail geanalyseerd om meer inzicht te krijgen in de factoren die bijdragen aan het optreden van dodehoekongevallen. Deze verdiepende analyse zal op korte termijn worden uitgevoerd. Op het gebied van voorlichting naar kinderen en chauffeurs, het stimuleren van spiegelfaalfstelpaatsen en aandacht voor kijkgedrag van chauffeurs in de nascholing, zijn reeds vervolgcacties in uitvoering gebracht.

067

Kunt u aangeven bij hoeveel verkeersongevallen bestelauto's betrokken waren? Is dit aantal in de afgelopen tijd gedaald?

In 2006 waren bestelauto's betrokken bij 82 dodelijke ongevallen en bij 1081 ongevallen met ziekenhuisgewonden. Hiervoor zijn alleen de geregistreerde ongevalsgegevens beschikbaar. De geregistreerde aantallen voor ongevallen met lichtgewonden en ongevallen met uitsluitend materiële schade over 2006 bedragen respectievelijk 2095 en 16 478. De registratiegraden bij de minder ernstige ongevallen zijn lager en fluctueren sterker dan bij de ernstiger ongevallen.

Sinds 2001 is het aantal dodelijke ongevallen met betrokkenheid van bestelverkeer, behoudens een eenmalige uitschieter in 2003, elk jaar opnieuw gedaald. Het aantal geregistreerde ongevallen met ziekenhuisgewonden is sinds 2001 ook elk jaar opnieuw gedaald, behalve in 2006. Toen lag het aantal ongeveer een procent hoger dan in 2005. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen (inclusief de ongevallen met licht letsel en uitsluitend materiële schade) is sinds 2001 elk jaar opnieuw gedaald.

068

Wordt de motie dat er geen geautomatiseerde fietsenstallingen meer komen bij NS stations totdat het onderzoek sociale veiligheid is afgerond uitgevoerd?

De NS heeft een meerjarenprogramma voor automatisering van fietsenstallingen. Voor de automatisering van de fietsenstalling op station Amsterdam-Amstel zijn al enkele tientallen stations geautomatiseerd. Het meerjarenprogramma is lopende het onderzoek niet opgeschort. Wel is volgens mededeling van NS zoveel mogelijk rekening gehouden met de voorlopige onderzoeksresultaten

069

Hoeveel geld is er beschikbaar per jaar voor de uitvoering van de motie Brinkman (23 645, nr. 166), om toezichthouders in de metro in de avonden aan te stellen?

Hiervoor is geen extra geld beschikbaar. Zoals in het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid van 17 oktober (TK 2007–2008, 28 642, nr. 22) is vermeld, betreft het een primaire verantwoordelijkheid van de stadsregio's. Het toekennen van aanvullende middelen door de Rijksoverheid voor specifieke doeleinden is bovendien niet in overeenstemming met de BDU, die immers juist beoogt dat de afwegingen decentraal plaats vinden.

070

Wat gaat u in 2008 doen om de ammoniaktransporten in Nederland te verminderen?

In het Kabinetsstandpunt Ketenstudies van 22 december 2004 (TK 2004–2005, 27 801, nr. 26) is aangegeven dat het kabinet zich zal inspannen om de aan- en afvoer van ammoniak over de Westerschelde tot een minimum te beperken en om het structurele transport van ammoniak per spoor tussen de DSM-locaties in Geleen en IJmuiden te beëindigen. Het voortouw bij het eerstgenoemde dossier ligt bij de minister van VROM; het voortouw bij het tweede dossier bij mij. De gesprekken met DSM bevinden zich momenteel in een afrondende fase. Ik verwacht u binnenkort hierover te kunnen informeren.

071

Hoeveel betaalt de Nederlandse luchtvaart aan beveiliging sinds 9 september 2001? Hoe verhouden deze getallen zich met de landen om ons heen?

De security kosten op Schiphol bedroegen in 2001 € 80 mln. Ze zijn daarna, als gevolg van de intensivering van de security maatregelen na de aanslagen van 9 sept 2001, opgelopen tot € 206 mln in 2006. De kosten over 2007 worden geschat op € 221 mln. Informatie over de security kosten op andere luchthavens is niet beschikbaar. In 2005 heeft de Europese Commissie onderzoek verricht naar de kosten van security in de burgerluchtvaart. Daarbij is geconcludeerd dat de wijze waarop deze kosten worden vastgesteld tussen de lidstaten sterk verschillen waardoor een reële onderlinge vergelijking niet mogelijk is.

072

Welke indexwaarde voertuigverliesuren is de streefwaarde aan het eind van deze kabinetsperiode in 2010? Welk acceptabele reistijdpercentage denkt u te behalen in 2010?

In de Nota Mobiliteit zijn streefwaarden voor 2020 geformuleerd. Ten aanzien van de filezwaarte (in voertuigverliesuren) is vastgesteld dat de ambitie is om het niveau terug te brengen tot 1992. Dit kabinet heeft in het Regeerakkoord aangegeven dat de Nota Mobiliteit leidend zal zijn bij de verdere uitvoering van het beleid rond het thema mobiliteit en infrastructuur. Er zijn geen tussentijdse streefwaarden geformuleerd. Zoals aangegeven in de Nationale Mobiliteitsmonitor 2007 werd in 2006 op 82% van het aantal trajecten de ambitie voor de reistijden gehaald. Als gevolg van de groei van het verkeer zal tot 2010 eerst nog een verslechtering optreden. Naarmate er in de periode 2008–2012 meer infrastructuurprojecten uit MIRT gereed komen – en de meeste zijn gepland na 2010 – zal de neerwaartse trend ombuigen. Ook de introductie van prijsbeleid zal hierbij helpen.

073

Van de totale geplande uitgaven voor het hoofdwegennet in de jaren 2008–2010, hoeveel:a) bedragen de uitgaven, gesplitst naar aanleg en onderhoud?b) kilometer snelweg per jaar gaat er worden aangelegd?c) kilometer spitsstrook per jaar gaat er worden aangelegd?

- a) In het Infrastructuurfonds bij de Rijksbegroting 2008 van Verkeer en Waterstaat treft u op blz. 40 een overzichtstabel budgettaire gevolgen van beleid. Uit deze tabel volgt dat in de jaren 2008- 2010 voor Aanleg en Onderhoud respectievelijk € 6,264 miljard en € 2,643 miljard geraamd.
- b) Er worden snelwegen aangelegd ter vervanging van bestaande auto-wegen. Daarnaast worden bestaande autowegen of autosnelwegen verbreed. In de tabel wordt van de openstelling hiervan voor de jaren 2008, 2009 en 2010 een overzicht gegeven.

c) In de bijgevoegde tabel treft u de gevraagde informatie over de aan te leggen kilometers spitsstrook.¹

074

Kunt u de bedragen voor nieuwe wegen voor 2008–2010 splitsen in echte bouw/aanlegkosten en procedurekosten en grondkosten etc.? Kunt u dit per aan te leggen traject tot 2010 apart vermelden?

De uitgaven voor de realisatie van nieuwe wegen worden niet in onderdelen gebudgetteerd. Per project wordt per jaar 1 totaalbudget vastgelegd in de administratie. Wel wordt bij de vastlegging van de daadwerkelijke uitgaven een kenmerk meegegeven. Uit de kostenadministratie voor 2006 blijkt dat van de totale kasrealisatie van € 700 mln. voor de aanleg van wegen: circa 65% van de uitgaven is gegaan naar bouw- en ontwerp-kosten en circa 35% is onder andere besteed aan grondverwerving en verlegging van kabels en leidingen. Procedureen voorbereidingskosten worden niet separaat vastgelegd. De onderverdeling van de uitgaven kent per project een zeer grote spreiding waardoor er geen normbedragen zijn die enigszins valide zijn.

075

Waarom meet u de waardering taxi na 2005 niet meer? Waarom meet u de prijzen taxi na 2005 niet meer?

Zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi worden blijvend gemeten. Inmiddels zijn een aantal cijfers die bij het ter perse gaan van de Rijksbegroting nog niet bekend waren, nu wel voorhanden.¹ De landelijke waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10): in 2006 is de waardering licht gestegen naar 7,22 (in 2005 7,16). In het kader van het G-4 convenant heeft zowel in 2006 als in 2007 een mystery-shopper onderzoek plaats gevonden. Uit het onderzoek in 2006 kwam voor de G-4 samen een gemiddelde waardering van 7,2. Uit het onderzoek in 2007 kwam als gemiddelde waardering voor de G-4 het cijfer 7,1 2. De tariefontwikkeling bij de straattaxi: De landelijke tariefstijging bij de straattaxi in 2006 ten opzichte van 2005 wordt gemeten voor een tweetal referentieritten: één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland). De tariefstijging in 2006 van de referentierit van 5 kilometer bedroeg 2,6%; voor die van 15 kilometer 1,9%.

076

In hoeverre is een bedrag van 23 mln. per jaar voor NLR noodzakelijk en in hoeverre draagt het NLR aantoonbaar bij aan het oplossen van de issues die rijzen rondom de Mainport? Kan, conform de aanbevelingen van de commissie Wijffels, aangegeven worden in hoeverre en hoeveel van die € 23 miljoen wordt aangewend voor vraaggestuurd onderzoek?

Het bedrag van € 23 mln is de totale rijksbijdrage waaruit vraaggestuurd onderzoek wordt gefinancierd door de ministeries van DEF, EZ, OCW en V&W en is bedoeld om het NLR als internationaal toonaangevend luchtvaartinstituut in staat te stellen kennis op te bouwen voor de (middel-)lange termijn. Deze kennis is noodzakelijk voor het ontwikkelen van beleid op het gebied van lucht- en ruimtevaart. De ministeries van DEF, EZ en V&W gebruiken elk ongeveer een gelijk deel van de rijksbijdrage om aan deze kennisbehoefte te voldoen. Voor V&W in het bijzonder is eerdergenoemde kennis cruciaal voor onderwerpen gerelateerd aan de ontwikkeling van de mainport waaronder o.a. de integratie van het Nederlandse Air Traffic Management in de Single European Sky, de ontwikkeling van (geïntegreerde) modellen op het gebied van veiligheid, risicoanalyses,

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

geluid, emissies etc. en de ontwikkeling van technische en operationele innovaties voor de reductie van de milieubelasting. De vraaggestuurde programma's van DEF en EZ hebben betrekking op de desbetreffende beleidsterreinen en raken in geringere mate of niet de mainport. Het proces van vraagsturing is in volle gang en is conform het advies van de Commissie Wijffels in 2010 afgerond. De eerste vraaggestuurde meerjarige programma's zijn in de loop van 2006 gestart en duren tot en met 2009, worden door de departementen gemonitord, maar zijn te recent gestart om nu al voldoende sturingsinformatie voor beleid te hebben opgeleverd. Conform de systematiek van Wijffels wordt voor OCW, EZ, DEF en V&W gezamenlijk ca. € 10 mln besteed aan Kennis voor Beleid dat gebaseerd is op vragen van de overheid, ca. € 10 mln voor Kennis als Vermogen, de lange termijn kennisopbouw waarmee het NLR ook in de toekomst in staat wordt gesteld om beleidsvragen en opdrachten te kunnen uitvoeren en tenslotte € 3 mln om de grote faciliteiten die ingezet worden voor de vraaggestuurde kennisopbouw, te kunnen verbeteren. Deze werkwijze wordt ook bewaakt. Zo is onlangs gebleken dat het NLR in 2004 en 2005 het onderzoeksbudget heeft verlaagd met totaal ca. € 5 mln voor de financiering van de onderdekking van de grote faciliteiten. Thans loopt hier een onderzoek naar, mede met het oog op de financiële perspectieven van het NLR. Indien daartoe aanleiding bestaat zal ik de Kamer nader informeren.

077

Is het zo dat in andere landen de zogenaamde CDA's (green approaches) ook bij hoge uurcapaciteit toegepast kunnen worden? Zo ja, waarom kan dat in Nederland dan niet?

Er bestaat geen eenduidige definitie van een CDA (Continuous Descent Approach). Het antwoord luidt «nee» als uitgegaan wordt van het type CDA zoals LVNL dat in Nederland definieert. Dit type kan op dit moment alleen nog in verkeersarme perioden (zoals de nacht) worden gevlogen. Om tot CDA's te komen die tevens geluidhinder voor de omgeving beperken is een andere manier van aanvliegen nodig en vermoedelijk wijziging van het huidige baanconcept. Of en onder welke voorwaarden CDA's ook tijdens pieken kunnen worden gevlogen is nu onderdeel van een studie in het kader van de hinderbeperking Middellange Termijn (MLT).

078

De privatisering van Schiphol is van de baan; wat betekent dit voor de opdracht aan het bedrijf AAS en welke consequenties heeft dit voor de begroting van V&W/het Rijk?

Het kabinet heeft onlangs besloten om niet over te gaan tot vervreemding van een deel van de staatsaandelen in NV Luchthaven Schiphol (NVLS). Dit besluit heeft geen gevolgen voor de verhouding tussen de Staat en het bedrijf, zeker niet niet waar dit het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat betreft. Het heeft ook geen consequenties voor de begroting. Inkomsten en uitgaven die te maken hebben met het aandeelhouderschap zijn onderdeel van de begroting van Financiën. In deze begroting was geen rekening gehouden met eventuele verkoop van aandelen in NVLS.

079

Wat is uw reactie op het plan van de luchtvaartsector «Schiphol de meest innovatieve en duurzame luchthaven»? Welke elementen van het plan worden gesteund?

In het AO over het Urgentie Programma Randstad d.d. 9 oktober 2007 heb ik aangekondigd uw Kamer per brief mijn reactie op het plan van de sector te geven. Deze brief zult u binnen enkele weken ontvangen.

080

Is het juist dat het KDC (een samenwerkingsverband van AAS, LVNL, KLM en kennisinstituten) plannen heeft om onderzoek te doen naar de start- en landingsprocedures om deze zo te veranderen dat er minder hinder voor de omgeving is? Zo ja, bent u bereid dit plan te ondersteunen?

In de KDC onderzoeksagenda zijn diverse onderzoeken opgenomen naar de start- en landingsprocedures die (mede) tot doel hebben de hinder voor de omgeving te beperken. Voor de korte termijn zijn dit de onderzoeken ten behoeve van de CROS-experimenten en naar de micro-klimaten rond Schiphol (o.a. Rijsenhout en Amstelveen). Ook in de langere termijn onderzoeksagenda staan onderzoeken opgenomen die mede tot doel hebben om als bouwstenen te dienen voor het mogelijk maken van onder andere stille glijvluchten (CDA's) overdag. In het kader van de implementatie van het kabinetsstandpunt Schiphol wordt een financiële bijdrage geleverd aan deze studies en ondersteun ik dit plan.

081

Is het zo dat in andere landen de parallel-starten-problematiek waar de LVNL mee kampt rondom Schiphol niet bestaat en dat in die landen parallel starten bij gelijke omstandigheden wel mogelijk is? Kan hier nader op worden ingegaan?

Parallel starten vindt op meerdere luchthavens plaats, maar in de meeste gevallen kampt men met identieke problemen als LVNL. Andere plaatselijke omstandigheden als baanligging en frequente weersomstandigheden (windrichting, wolkenbasis) kunnen er echter toe leiden dat desondanks veilig parallel gestart kan worden. De hoge capaciteit- en milieu eisen die voor Schiphol gelden zijn in het buitenland soms minder prominent aanwezig.

082

Is het mogelijk om efficiëntiewinsten bij GIS-3 te halen door meer te werken met contracten op maat?

Ik zie geen mogelijkheden om een verdere efficiencywinst te bewerkstelligen door een andere contract/marktbenadering. Bij GIS-3 zijn reeds diverse maatregelen getroffen om een kosteneffectieve uitvoering te bewerkstelligen. Deze maatregelen zijn:

- a) er wordt gewerkt in deelprojecten om eenvoudiger te kunnen inspelen op eventuele toekomstige wijzigingen van het gebruik van Schiphol en daarmee samenhangende wijzigingen van het isolatiegebied,
- b) zowel voor het ontwerp van de isolatie van woningen als het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen wordt gebruik gemaakt van Europese aanbestedingen en prestatiecontracten waarbij per geleverd product wordt betaald,
- c) de marktbenadering vindt «op maat» plaats, zo wordt het ontwerp van de isolatie aanbesteed in clusters van 350 tot 1000 woningen en wordt het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen aanbesteed in clusters van 50 tot 200 woningen,
- d) aanbestedingen voor het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen zijn voorzien van een uitgewerkt bestek per woning dat wil zeggen «maatwerk» per woning, waarmee wordt gewaarborgd dat per woning niet meer werk wordt gedaan dan noodzakelijk om te voldoen aan de eisen van de regelgeving.

083

Hoeveel betaalt de Nederlandse luchtvaart aan geluidsisolatie ten opzichte van andere landen?

Het is niet bekend hoeveel de Nederlandse luchtvaart aan geluidsisolatie betaalt ten opzichte van andere landen. Het ontbreekt daartoe aan goede internationaal vergelijkbare gegevens. Zo worden de kosten van geluidsisolatie in andere landen niet altijd separaat gespecificeerd. Bij de Londense luchthavens bijvoorbeeld zijn de kosten van geluidsisolatie onderdeel van een algemene heffing voor het gebruik van de luchthavens. In 2006 heb ik een onderzoek laten uitvoeren naar een vergelijking van de totale tarieven (inclusief de kosten voor geluidsisolatie) die door 6 luchthavens in rekening worden gebracht voor starts/landingen. Het onderzoek betrof de luchthavens van Londen (2x), Parijs (2x), Frankfurt en Schiphol. Uit deze vergelijking bleek dat Schiphol op de 5de plaats eindigt indien we de luchthavens rangschikken van duur naar goedkoop. Vanwege de verschillen in tariefopbouw en -inhoud kan daaruit geen conclusie worden getrokken over de rangschikking van de uitgaven voor geluidsisolatie. In 2006 heeft de luchtvaartsector 43 miljoen euro aan heffingen voor GIS afgedragen. Voor verdere details verwijs ik u naar de Voortgangsrapportage over GIS.

084

Welke diensten van het KNMI kunnen uitsluitend door hen worden geleverd en niet door andere marktpartijen? Is de subsidie aan KNMI geen concurrentievervalsing? Is de NMA daar over geraadpleegd of heeft zij daar wel eens onderzoek naar gedaan?

Het KNMI is een baten-lastendienst (agentschap) binnen Verkeer en Waterstaat. Er is derhalve geen sprake van subsidie. De vraag is vervolgens niet zozeer welke diensten -technisch gesproken- door het KNMI kunnen worden geleverd, maar wat vanuit de publieke taak nodig wordt geacht, bijv. met het oog op veiligheid. Dit is omschreven in de KNMI-wet (2002); deze wet regelt de scheiding tussen publieke en private activiteiten op de gebieden weer, klimaat en seismologie. De evaluatie van deze wet loopt en binnen afzienbare tijd kan de Kamer de resultaten van deze evaluatie tegemoet zien. Dit vraagstuk valt niet binnen de bevoegdheid van de NMa.

085

Hoe staat het ervoor met de uitvoering van de motie Gerkens (30 800 XII, nr. 25) over het bitumenkartel?

De naar aanleiding van de motie Gerkens door VenW/RWS opgestelde rapportage zal zeer binnenkort aan de voorzitter van de Tweede Kamer worden aangeboden. In de begeleidende brief zal ik schetsen welk vervolgcacties ik naar aanleiding van de rapportage wil uitvoeren.

086

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de op 5 juli 2007 door de minister overgenomen motie Cramer (29 644, nr. 79), over een metroverbinding naar de Zaanstreek?

De resultaten van het onderzoek naar de vraag of de aanleg van een metroverbinding Amsterdam West-Zaanstreek een oplossing kan zijn voor mogelijke capaciteitsknelpunten op de spoorverbinding Amsterdam Sloterdijk-Uitgeest zijn meegenomen in de eindrapportage Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor. Deze rapportage zal op 19 november aan de Tweede Kamer worden toegezonden (zie brief met kenmerk DGP 2007/8801 van 31 oktober 2007).