

Antwoorden Ontwerpbegroting Verkeer en Waterstaat 2004 (29200 XII)

1

Kan een overzicht gegeven worden van alle subsidies die het ministerie in 2004 verstrekt (bedrag, organisatie, doel)?

1

Vraag 1 en 2:

In de bijlage treft u een overzicht aan waarin de subsidies van V&W genoemd staan voor de periode 2002-2004. Deze subsidies zijn gebaseerd op het SOR 2002-2003 en de begrotingscijfers ontwerpbegroting 2004. Daarnaast is in het overzicht de doorloop van de opgelegde taakstellingen zichtbaar gemaakt (Als basis voor de mutaties is, voor wat betreft Balkenende I, de stand begroting 2002 van toepassing. Voor wat betreft Balkenende II is dit de ontwerpbegroting 2003).

De overige ontwikkelingen zijn moeilijk zichtbaar te maken om de volgende redenen:

- Er zijn subsidieregelingen, waar een subsidieplafond is opgenomen. Een subsidieplafond kan tussentijds verlaagd worden, mits dit tijdig wordt aangekondigd. Is dit niet het geval, dan heeft een verlaging geen gevolgen meer voor voordien ingediende aanvragen;
- Sommigen subsidies kennen een horizonbepaling, waarbij de subsidie afloopt (ruim voor het jaar 2008).

Bijlage: bijlage_vraag_1en2.xls (45 Kb)

2

Kan een overzicht worden verstrekt van de ontwikkeling van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekte en te verstrekken subsidies in de periode van 2002 tot en met 2007?

2

Zie vraag 1.

3

Hoe verhoudt de geconstateerde toename van files in het jaar 2003 zich met de geconstateerde knelpunten in eerdere jaren? Kunnen de files worden uitgesplitst naar wegwerkzaamheden, bestaande knelpunten, nieuwe knelpunten en calamiteiten?

3

De filecijfers laten over korte periodes altijd forse fluctuaties zien. Dit is een gevolg van het weer, de invloed van grote werkzaamheden en de stand van de economie. Om die reden wordt alleen jaarlijks uitgebreid bericht over de toename of afname van de files (meer groei, meer verkeer).

In 2002 was de verdeling van de files als volgt:

files als gevolg van wegwerkzaamheden	- 6%
files als gevolg van incidenten	- 15%
files als gevolg van de avondspits	- 37%
files als gevolg van de ochtendspits	- 28%
overige oorzaken (kijkfiles, drukte buiten de spits)	- 14%

In 2002 is een afname ten opzichte van 2001 geconstateerd met 8%. In juli 2003 is gemeld dat ten opzichte van dezelfde periode in 2002 een lichte groei van de files is opgetreden. De filezwaarte is toegenomen met 4,5% met als vermoedelijke oorzaak het slechte weer. Een voorzichtige conclusie is dat er geen sprake is van een bijzondere groei.

In de in juli 2003 gepubliceerde top 10 van de knelpunten is alleen de hoge notering van de A16 Knp Klaverpolder - Moerdijk in de richting Breda opvallend. Dit is een gevolg van de aanleg van de HSL en het werk aan de verbreding van de A16. Er wordt geen uitsplitsing gemaakt naar bestaande of nieuwe knelpunten. In het algemeen ontstaan knelpunten geleidelijk doordat het verkeer langzaam toeneemt.

4

Welke maatregelen worden genomen om een oplossing te vinden voor het zogenoemde handhavingsgat, ofwel het achterwege blijven van geluidssanering na toegenomen geluidsoverlast door autonome groei van rail- en autoverkeer op respectievelijk spoor- en autowegen?

4

Op dit moment is het zo dat de huidige wet Geluidhinder bepaalt dat het zogenaamde handhavingsgat alleen bij reconstructie van een weg of spoorweg aangepakt wordt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van maatregelen die variëren van schermmaatregelen tot bronmaatregelen (bijvoorbeeld stiller asfalt zoals ZOAB en betonnen dwarsliggers voor spoorwegen) en geluidsisolatie. Momenteel wordt samen met het ministerie van VROM, gewerkt aan een innovatieprogramma voor Geluid met als doel tot goedkopere en effectievere maatregelen te komen. Ook wordt intensief samengewerkt met het ministerie van VROM dat bezig is de huidige wet Geluidhinder aan te passen. In dat verband wordt ook de aanpak van het handhavingsgat meegenomen.

5

Kan ingegaan worden op de eventuele oprichting van een Europese Kustwacht? Welke plannen zijn hiervoor? Wat zijn de voor- en nadelen en wat is het standpunt van de regering?

5

Het onderwerp Europese Kustwacht komt de laatste jaren met een zekere regelmaat terug op de Europese agenda's. Van een concrete uitwerking van deze plannen is nog nimmer sprake geweest, vooral vanwege het gegeven dat er in Europa géén twee identieke Kustwachten te vinden zijn. Het gevolg hiervan is dat tot nog toe niet duidelijk is geworden wat met een "Europese Kustwacht" inhoudelijk wordt bedoeld. Op dit moment lijken de plannen, als gevolg van een aantal ongevallen die zich in het recente verleden hebben voorgedaan, zich vooral te richten op een Europese brede organisatie voor rampen- en incidentenbestrijding. Voor de samenwerking tussen de Noordzeelanden wijs ik u in dit verband op het sinds 1983 bestaande 'Bonn Agreement', een overeenkomst inzake de samenwerking bij de opsporing, melding en bestrijding van olie en andere schadelijke stoffen in de Noordzee. De voordelen van een Europese Kustwacht zijn mogelijk vooral terug te vinden in een effectiever optreden en een efficiënter gebruik van de beschikbare middelen. Nadeel voor Nederland, waar we op dit moment reeds te maken hebben met een goed functionerende samenwerking tussen de 'Noordzeelanden', zal zijn dat de operationele lijnen vermoedelijk alleen maar langer worden. In algemene zin is de regering voorstander van verbetering van de samenwerking op de verschillende

terreinen, vooral voor wat betreft de uitvoering van 'handhavingstaken'. Zij wacht concrete voorstellen af alvorens een definitief standpunt in te nemen.

6

Wanneer kan de Tweede Kamer een MIT verwachten dat verder loopt dan 2010? Hoe hoog is het percentage van het budget voor de eerste vier jaar na 2010 dat al vastligt in verplichtingen? Hoe hoog is het percentage van het budget voor deze jaren dat nog niet gereserveerd is voor projecten?

6

De discussie in het kabinet over het doortrekken van het MIT/SNIP na 2010, met name voor de periode tot en met 2014, inclusief de eventuele inzet van FES-middelen voor MIT/SNIP-projecten na 2010 is nog niet afgerond. De resultaten kunnen op z'n vroegst in de ontwerp begroting 2005 worden verwerkt. De mate waarin het budget na 2010 al belegd is, is dan ook nu niet precies aan te geven. Wel zal een substantieel deel van het reguliere budget nodig zijn om het areaal goed te kunnen onderhouden en om de doorloop na 2010 van het huidige MIT/SNIP-programma (met name de projecten in de categorieën 0, 1 en 1a) te kunnen financieren.

7

Hoe zijn de extra gelden uit het Strategisch Akkoord voor verkeer en vervoer verwerkt in de begroting van 2004? Kan dit inzichtelijk worden gemaakt aan de hand van de kasritmes voor 2003 tot en met 2006 in de begroting van 2003, de kasritmes zoals ze in de begroting van 2003 waren inclusief de afspraken in het Strategisch Akkoord en aan de hand van de kasritmes in de begroting van 2004?

7

In de begroting 2003 zijn geen middelen uit het Strategisch Akkoord toegevoegd. Aan de Tweede Kamer is bij brief van 17 oktober 2002 met kenmerk FEZ/2002/2189, uitleg verschaft over de manier waarop toen is omgegaan met de extra middelen uit de mobiliteitsenveloppe. In die brief (zie pagina 4 van de brief) wordt aangegeven dat conform het Strategisch Akkoord de middelen vanaf het jaar 2004 aan de begroting van VenW worden toegevoegd en derhalve bij de begrotingsvoorbereiding 2004 zouden worden meegenomen. In begroting 2004 zijn de middelen dan ook precies zoals in de brief aangegeven aan de begroting toegevoegd.

	2004	2005	2006	2007 e.v (€ 1 mln)
Wegen/files	20	140	260	148
Spoor	100	100	100	152
Regionaal				85
Totaal	120	240	360	385

In de verdiepingsbijlagen van de bijbehorende artikelen zijn deze bedragen terug te vinden.

8

Kan aangegeven worden hoe de voeding vanuit het FES er naar verwachting in de periode van 2004 t/m 2007 uit zal zien, gezien het feit dat de bijdrage van de Begroting van Verkeer en Waterstaat aan het Infrastructuurfonds de komende jaren toeneemt en dat de voeding van het Infrastructuurfonds vanuit het FES in 2004 met 1 miljard euro afneemt?

8

De door u gevraagde FES-reeks bedraagt: x EUR 1.000)

2004	2005	2006	2007
1.610.975	1.442.132	1.476.061	1.923.793

Voor een uitsplitsing van bovengenoemde bedragen naar de verschillende categorieën van projecten verwijst ik u naar pag 112 van de begroting 2004 van het Infrastructuurfonds.

9

Is het waar dat er bezuinigd wordt op de rampenbestrijding op de Waddenzee? Zo ja, wat houdt dit in? Heeft dit gevolgen voor vuurtorens, bakens, reddingsbrigades etc.? Zo ja, welke?

9

Van een gerichte bezuiniging met betrekking tot de rampenbestrijding op de Waddenzee is mij niets bekend. Ik voeg daar overigens aan toe dat, gelet op het gegeven dat de Waddenzee gemeentelijk ingedeeld gebied is, mijn ministerie ook niet de eerst verantwoordelijke is voor dit gebied. De verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding op de Waddenzee ligt bij de verschillende burgemeesters. Vuurtorens en bakens zijn hulpmiddelen voor de geleiding van het scheepvaartverkeer en hebben als daar al sprake van is slecht zijdelings een relatie met rampenbestrijding. Het totale vaarwegmarkeringsplan voor de Waddenzee is nog maar enkele jaren geleden in nauw overleg met alle betrokken partijen vastgesteld. Een structurele wijziging van dit plan is momenteel niet aan de orde. Wel is er sprake van een herbezinning op de personele bezetting van de vuurtorens. Met de moderne hulpmiddelen en technieken is het mogelijk het scheepvaartverkeer op afstand te monitoren en te begeleiden, waarmee een fysieke bezetting van de torens niet langer noodzakelijk is.

10

Hoeveel bedraagt de CO₂-uitstoot vanuit de verkeer- en vervoersector in 2006 en 2010? In hoeverre is er sprake van een verandering van de CO₂-uitstoot vanuit deze sector als gevolg van de in de begroting aangekondigde beleidsveranderingen?

10

Verschillende beleidsinstrumenten zijn ingezet om reductie van de CO₂-uitstoot te bereiken: het Nieuwe Rijden en het CO₂-reductieplan Verkeer en Vervoer, waarin deelprogramma's zijn opgenomen voor Personen- en Goederenvervoer en Ruimtelijke Ordening en Vervoer. Daarnaast wordt onderzoek uitgevoerd naar de inzet van biobrandstoffen in verkeer en vervoer. Het project Streefwaarden zal de CO₂-uitstoot voor 2010 vermelden. Voor 2006 zullen naar verwachting geen aparte cijfers worden opgenomen. De resultaten worden in een notitie vastgelegd, die eind 2003 aan de Tweede Kamer zal worden toegestuurd.

11

Wat is de invloed van de voorgenomen wijziging van het fiscale beleid voor de lease-auto op de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof en SO₂?

11

Thans verrichten de studiedienst AVV van Rijkswaterstaat en het Centraal Planbureau onderzoek naar de mate van stijging van de mobiliteit. Ik zal u over de resultaten t.z.t. informeren.

12

Wat is de invloed van de voorgenomen investeringen in het kader van ZSM2 op de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof en SO₂?

12

Het ZSM2 is thans nog niet concreet ingevuld. Daarom is de vraag thans niet te beantwoorden. Bij de behandeling van het MIT zal ik hierop terugkomen.

13

Wat is de invloed van de voorgenomen aanleg van nieuwe rijkswegen op de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof en SO₂?

13

De effecten op de emissies van luchtverontreinigende stoffen zullen worden onderzocht als onderdeel van de vereiste MER en voor de desbetreffende trajecten. Indien nodig, zullen wettelijke maatregelen worden genomen.

14

Wat zou de invloed zijn op de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof en SO₂ van het invoeren van een kilometerheffing op personen- en vrachtvervoer?

14

Afhankelijk van de vorm ervan leidt invoering van een kilometerheffing mogelijk tot een verandering in het aantal gereden kilometers en dus ook in de uitstoot.

15

Wat verstaat u precies onder rentmeesterschap? Kan worden aangegeven hoe daaraan concreet door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt vorm gegeven?

15

Met het gebruik van de term rentmeesterschap heb ik uitdrukking willen geven aan de nadrukkelijke zorg in deze begroting voor het intensiveren van zorgvuldig beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur in al zijn facetten (capaciteit, veiligheid en kwaliteit leefomgeving). Dit is in de begroting concreet gemaakt in de vorm van de beleidsprioriteiten.

16

In de periode 2006 -2010 is er een korting op de bijdrage van het Rijk aan instandhoudingskosten voor het spoor, omdat de gebruikersvergoeding in deze periode 270 miljoen euro meer bedraagt. Kan een overzicht van het budget voor beheer en onderhoud van het spoor worden gegeven tot 2010 met daarin aangegeven hoeveel het Rijk, NS, ander personenvervoerders en de goederenvervoerders bijdragen? Kunnen hierbij de HSL Zuid en de Betuweroute buiten beschouwing worden gelaten?

16

In het ``Plan van aanpak beheer en onderhoud spoorwegen`` (bijlage bij de begroting va V&W voor 2004) zijn de volgende bedragen opgenomen:

DEKKING	2004-2007	2008-2010	Totaal
Begroting V&W	3.346	2.545	5.891
Gebruikersvergoeding	615	609	1.224
Totaal Beschikbaar	3.961	3.154	7.115.

De gebruiksvergoeding is een gebruiksaafhankelijke vergoeding voor gebruiksaafhankelijke kosten. Op basis van de huidige systematiek, die gebaseerd is op aantal treinkilometers en op halteringen, kan voor 2004 de volgende inschatting gegeven worden (in miljoen Euro, exclusief HSL Zuid en Betuweroute):

NS reizigers	€ 106,3
Thalys	€ 0,6
Besloten personenvervoer	€ 0,3
Goederenvervoer	€ 6,0.

Regionale vervoerders hoeven in de huidige systematiek geen gebruiksvergoeding te betalen. Voor de periode vanaf 2005 zal een nieuwe systematiek worden toegepast die is voorgeschreven in de Spoorwegwet en de Europese regelgeving.

Het is daarom mogelijk dat de hoogte van de gebruiksvergoeding per vervoerder zal wijzigen. Gelet op het feit dat het toekomstig gebruik niet goed aan te geven is en op het feit dat er nog geen concrete invulling is van de systematiek vanaf 2005, kan voor die periode nog geen realistische inschatting gemaakt worden van de onderverdeling.

17

Wordt er inderdaad 3710 miljoen euro aan de begroting voor Verkeer en Waterstaat toegevoegd, gezien het feit dat in de periode 2004-2007 zeven begrotingen verschijnen, het Kwartje van Kok een bedrag van 530 miljoen euro per jaar omvat? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de extra budgetten voor beheer en onderhoud van wegen (1645 mln.), beheer en onderhoud van spoor (853 mln.) en beheer en onderhoud van vaarwegen (700 mln) op pagina 7 van de begroting?

17

Ja, er wordt inderdaad een bedrag van € 3710 mln aan de begroting van VenW toegevoegd. Het gaat echter niet om de periode tot en met 2007 maar de toevoeging omvat de periode 2004 t/m 2010 (dat is 7 jaren van gemiddeld € 530 mln per jaar). Door middel van een interne herschikking is ruimte gecreeerd om extra nieuwe activiteiten te ontplooiën ten koste van bestaande activiteiten en het tekort op de prijscompensatie en de opgelegde taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord 2003 te bekostigen. De meerjarige besteding van dit totaalbedrag (EUR 6059 mln) is in de tabel op pagina 10 van de infrafonds-begroting opgenomen. Uit de tabel wordt duidelijk dat de intensiveringen inderdaad zijn verdeeld zoals in de vraag aangegeven met dien verstande dat er ook € 360 mln is uitgetrokken voor regionale samenwerking. Korthedshalve verwijs ik u naar de genoemde tabel.

18

Wat wordt er gefinancierd uit het budget van 360 miljoen euro voor regionale bereikbaarheid? Waarom denkt de regering slechts aan zes mobiliteitsfondsen?

18

Uit de intensivering voor regionale samenwerking worden uitgaven gedaan ten behoeve van de chipcard, ten behoeve van zogenaamde 'natte bruggen' (bruggen, die liggen in het onderliggend wegennet, maar een rijksvaarweg kruisen) en ten behoeve van regionale bereikbaarheid. Ik ben voornemens om in november van dit jaar met de relevante regionale bestuurders nadere afspraken te maken over de concrete invulling van de intensivering. Over deze afspraken zult u per brief vóór de Kamerbehandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) op 8 december 2003 worden geïnformeerd.

19

Is de Nota Mobiliteit een nieuw NVVP? Hoe verhouden zich de keuzen in de begroting van 2004 voor intensiveringen en extensiveringen tot mogelijke beleidswijzigingen in deze nog te verschijnen nota?

19

De Nota mobiliteit is inderdaad het ``nieuwe NVVP`` en wordt een plan, bedoeld in artikel 2 van de Planwet verkeer en vervoer. De keuzen in de begroting van 2004 voor intensiveringen en extensiveringen zullen mede de basis zijn voor de komende Nota Mobiliteit die zich richt op de planhorizon van 2020.

20

Hoe verhoudt zich de mededeling dat er een extra bedrag van 225 miljoen euro naar de versterking van zeedijken gaat met de mededeling in Kamerstuk 18106 nr. 124 dat er een tekort is van 525 miljoen euro, terwijl bovendien in het infrastructuurfonds op pagina 7 een benodigd bedrag van 325 miljoen euro wordt genoemd? Kan opheldering gegeven worden over het budget dat noodzakelijk en het budget dat beschikbaar is? Waarin zitten de verschillen?

20

Het op blz 7 van de infrafonds-begroting genoemde benodigde bedrag van 325 miljoen euro betreft de (gehonoreerde) knelpunten in de periode t/m 2010 ad 225 miljoen euro voor het herstel van de steenbekledingen van zee- en meerdijken en 100 miljoen euro als impuls voor het Nationaal Bestuursakkoord Water. Het gesignaleerde tekort van 525 miljoen euro voor het herstel van de steenbekledingen van de zee- en meerdijken bestaat uit een tekort van 225 miljoen euro voor de periode t/m 2010 en een tekort van 300 miljoen euro voor de periode na 2010. Hierover heb ik u geïnformeerd per brief van 13 februari 2003 inzake "Veiligheid van de primaire waterkeringen in Nederland – Resultaten van de 1e Toetsronde". In het Hoofdlijnenakkoord is alleen naar de periode t/m 2010 gekeken.

21

Waarom trekt de rijksoverheid 60 miljoen euro uit voor fietsbeleid? Is dit niet een taak van de decentrale overheden? Waar wordt dit geld aan besteed?

21

De fiets is op korte afstanden een alternatief voor de auto. Nog teveel korte ritten vinden onnodig plaats met de auto. Het is nodig om de juiste voorzieningen te treffen om het fietsen te bevorderen.

Dat zal voor de begroting verder worden uitgewerkt, waarbij o.a. de uitvoering van het programma voor de fietsenstallingen bij stations zal worden gezien. Hiervoor is taakstellend € 60 miljoen in de jaren 2008 t/m 2010 aan het spoorprogramma toegevoegd.

22

Hoe verhoudt de mededeling dat Nederland binnen de Europese Unie zal pleiten voor scherpere normstelling voor milieu zich met de Europese Kaderrichtlijn water? Zijn de normen in deze kaderrichtlijn in de ogen van de regering niet streng genoeg? Achten de regering het haalbaar om de normen aan te scherpen?

22

De normstelling voor milieu bij de Europese Kaderrichtlijn water is scherp genoeg. Nadere aanscherping voor Nederland is niet wenselijk.

23

Waarom toont de tabel op pagina 55 geen budgetmutaties, terwijl het eurovignet wordt gewijzigd? Welke gevolgen heeft de invoering van de LKW Maut in Duitsland voor het eurovignet? Stopt Duitsland uit het eurovignet?

23

Het budget voor het Eurovignet is primair een zaak voor het ministerie van Financien. Op de begroting van V&W wordt deze post alleen opgenomen als mutatiepost. Duitsland heeft vanaf 31 augustus 2003 geen Eurovignet meer. Voor Nederland is de verwachting dat de invoering van de Duitse maut weinig gevolgen zal hebben voor de totale opbrengsten uit het Eurovignet.

24

Waaruit is de 734 miljoen euro voor het benutten van bestaand spoor opgebouwd?

24

Fase 2 van het 'Plan van aanpak Beheer en onderhoud Spoorwegen' voorziet in een additionele impuls bovenop fase 1 van Betrouwbaar benutten van in totaal €1075 mln tot en met 2012. Hiervan betreft €734 mln de periode tot en met 2010. Over de aanwending van deze middelen wordt definitief besloten als de concretisering en optimalisatie van deze fase optimaal zijn uitgewerkt, hetgeen beoordeeld zal worden via een mid-term review.

Het pakket van €1075 mln kan bestaan uit de volgende maatregelen (zoals aangegeven op pag 115 van de begroting, onder artikel 6 versterking netwerk personenvervoer).

- op orde brengen van de kwaliteit van het spoornet (€447 mln)
- reductie van primaire storingen aan de infrastructuur (€100 mln)
- aanpak van capaciteitsknelpunten op baanvakken en transfers (respectievelijk € 425 mln en €100 mln)

Daarnaast kunnen maatregelen worden genomen op het gebied van externe veiligheid en geluid. Vervoerders leveren een bijdrage in de vorm van robuuster materieel en de wijze van exploitatie van de treindienst.

25

Wat houdt de genoemde extra inzet voor veiligheid tegen overstromingen in? Hoeveel geld wordt daar extra aan besteed?

25

De extra inzet voor veiligheid tegen overstromingen betreft een impuls in het herstel van de steenbekledingen van zee- en meerdijken ad 225 miljoen euro.

26

Wanneer wordt de toezegging gestand gedaan, die de minister van Financiën tijdens de Financiële Beschouwingen heeft gedaan om te reageren op het artikel in de Staatscourant van 25 september jl., waarin stond vermeld dat de Europese Unie meer gaat investeren in infrastructuur? Kan dit gebeuren voor de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat? Op welke manier gaat Nederland, mede als voorzitter van de EU, ervoor zorgen dat Nederland als nettobetaler van deze extra investeringsimpuls zal meeprofiteren? Welke stappen neemt de regering om te voorkomen dat dit extra geld met name in de Alpenlanden worden geïnvesteerd?

26

Ten aanzien van de NL inzet inzake het voorstel van de Commissie over Trans-Europese netwerken (TENs) geldt dat NL reeds bij de totstandkoming van het zogenaamde rapport Van Miert - dat als basis heeft gefungeerd voor het huidige, recente voorstel van de Commissie over Trans-Europese netwerken - met succes aandacht heeft gevraagd voor TEN-projecten waar het NL belang mee gediend is. Mede daarom is in het voorstel van de Commissie op de lijst van prioritaire projecten een drietal projecten te vinden met een direct NL belang, te weten:

- 1) verbreding/verdieping Maasroute;
- 2) de IJzeren Rijn en
- 3) short sea shipping verbinding West-Europa - Iberisch schiereiland (zgn. motorway of the sea).

NL zal zich daarnaast inzetten voor een evenwichtige verdeling van TEN-middelen over een uitgebreide Europese Unie waarbij opgemerkt moet worden dat ook projecten die buiten NL worden gerealiseerd de belangen van de NL vervoerssector kunnen dienen (bijv. de NL steun aan het binnenvaartproject Seine/Schelde).`

27

Hoe gaat de regering het onderhouden van wegen organiseren? Is door de verhoogde inspanning voor beheer en onderhoud van rijkswegen de komende jaren niet juist een toename van het aantal files te verwachten? Hoe wordt voorkomen dat dit effect optreedt? Kan tevens in het antwoord worden betrokken het feit dat er ook honderden kilometers spitsstroken en plusstroken worden aangelegd?

27

De grootschalige onderhoudswerkzaamheden worden landelijk afgestemd. Op deze manier wordt er voor gezorgd dat alternatieve verbindingen op het rijkswegennet niet tegelijkertijd worden aangepakt. Daarnaast worden om hinder te beperken uiteraard de gebruikelijke maatregelen bij werk in uitvoering genomen: het zo veel mogelijk werken in perioden waarin de verkeersdruk het minst is (weekeinden, vakantieperiodes, en 's nachts); het waar mogelijk toepassen van contraflow systemen waarbij verkeer uit beide richtingen over één rijbaan wordt geleid, met een fysieke afscheiding ertussen; het aankondigen in de media van afsluitingen; het aanduiden van alternatieve of omrijroutes. Met al deze middelen wordt getracht de hinder en filevorming bij onderhoud en bij de aanleg van spits- en plusstroken zoveel mogelijk te beperken. Voorkomen van hinder en files is uiteraard niet altijd mogelijk.

28

Op welk moment zal er naar verwachting gestart worden met de eerste projecten die ten gevolge van de tweede Spoedwet wegverbreding worden aangelegd?

28

Naar verwachting wordt in 2005 gestart met de realisatie van de eerste projecten in het kader van het tweede benuttingspakket. Voor deze projecten is overigens geen sprake van de toepassing van een tweede spoedwet wegverbreding, maar zal een vereenvoudigde procedure worden opgenomen in de aangekondigde structurele herziening van de Tracéwet. Voor het overige verwijs ik naar het antwoord op vraag 31 (Infrafonds).

29

Na hoeveel jaar na de ingebruikname van een spitsstrook is er gemiddeld genomen weer sprake van het oude niveau van doorstroming?

29

De spitsstrook is alleen gedurende de spits in gebruik. Tijdens deze periode neemt de capaciteit - afhankelijk van het aantal rijstroken - gemiddeld toe tussen de 20% en 35%. Afhankelijk van de toename van de verkeersintensiteit, die afhankelijk is van vele factoren zoals bv. economische groei, zal deze capaciteit na verloop van tijd gebruikt zijn. Op dat moment is de doorstroming vergelijkbaar met de doorstroming zonder spitsstrook. Na hoeveel jaar dit zal zijn verschilt per traject.

30

In de beschrijving van de noodzaak van een extra impuls voor het onderhoud van rijkswegen wordt gesproken van rondvliegende stenen en dergelijke. Kan er een overzicht gegeven worden van het aantal incidenten, dat gekoppeld kan worden aan een slechte onderhoudsstaat, dat geleid heeft tot verstoringen, zoals weg- of rijstrookafsluitingen?

30

Of incidenten die leiden tot files dan wel weg- of rijstrookafsluitingen het gevolg zijn van achterstand in onderhoud wordt sinds het voorjaar van 2003 centraal systematisch bijgehouden.

31

Is een globaal overzicht te geven van de projecten die in aanmerking komen voor de € 330 miljoen voor aanlegprojecten en het mogelijke financiële beroep per project hierop? Zo nee, wanneer is een dergelijk overzicht alsnog te verwachten?

31

Behalve de in de begroting genoemde opties is er nog geen overzicht te geven van de overige aanlegprojecten die uit de € 330 miljoen kunnen worden gefinancierd. Meer duidelijkheid hierover zal u worden gegeven wanneer de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de regio's bekend zijn. Voor de MIT-behandeling zal ik u hierover informeren.

32

Wordt in het budget voor het onderhoud van vaarwegen geld gereserveerd voor het onderhoud van het BRTN (recreatie toevaart netwerk) om knelpunten in dit netwerk op te lossen?

32

In het budget voor het beheer en onderhoud van vaarwegen wordt geen specifiek budget gereserveerd voor het onderhoud van het recreatie toevaart netwerk. Daar waar aan de Rijksvaarwegen maatregelen voor beheer en onderhoud worden getroffen ten behoeve van de beroepsvaart worden maatregelen voor de recreatievaart zo veel mogelijk meegenomen. Overigens bestaat het overgrote deel van het recreatie toevaart netwerk uit vaarwegen die in Provinciaal of regionaal beheer zijn, waar het Rijk geen directe verantwoordelijkheid heeft. De functie recreatievaart is binnen het plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen als niet prioritair bestempeld.

33

Op welke manier kan volgens de regering het Europese luchtruimcapaciteit beter worden benut?

33

Voor een meer efficiënt beheer en gebruik van het Europese luchtruim heeft de Europese Commissie in 2002 het initiatief genomen om in Europa een gemeenschappelijk luchtruim te realiseren. Hiertoe is een wetgevingspakket van vier verordeningen ingediend bij de Raad en het Europees Parlement, te weten:

- een raamwerkverordening die het institutionele kader voor de vorming van het gemeenschappelijk luchtruim bevat;
- een luchtruimverordening die maatregelen bevat voor een herindeling en ander gebruik van het luchtruim, onder meer door vorming van (grensoverschrijdende) luchtruim blokken;

- een dienstverleningsverordening, waarmee de certificering van luchtvaartnavigatiediensten en de aanwijzing van luchtverkeersdiensten mogelijk wordt gemaakt en ook een uniform tarievenstelsel zal worden ingevoerd, een interoperabiliteitsverordening, die moet leiden tot harmonisatie en standaardisatie van de technische systemen en installaties op het gebied van het beheer van het luchtverkeer.

De verwachting is dat deze wetgevingsvoorstellen onder de co-decisie procedure eind 2003 zullen worden goedgekeurd. In 2004 zal worden gewerkt aan de voltooiing van een geharmoniseerd regelgevend kader voor de totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, door middel van vaststelling van implementatiemaatregelen waarmee nadere invulling wordt gegeven aan de in de voorstellen neergelegde concepten. Al deze maatregelen tezamen zullen op den duur gaan leiden tot een efficiënter gebruik en beheer van het Europese luchtruim. Met name de vorming van grensoverschrijdende luchtruimblokken op basis van de heersende luchtverkeersstromen zullen bijdragen tot grotere efficiency. De regering steunt dit initiatief van de Europese Commissie van harte, omdat zij meent dat deze maatregelen zullen resulteren in een betere benutting van de beschikbare capaciteit in het Europees luchtruim

34

In hoeverre wordt het geld dat vrijkomt door vertraging van realisatieprojecten voor vaarwegen aangewend voor onderhoud? Indien dit geld voor onderhoud wordt aangewend, houdt dit dan in dat in latere jaren onderhoudsgeld voor realisatie zal worden bestemd? Hoe verhoudt dit zich tot de extra investeringsimpuls van 700 miljoen euro? Is dit bovenop of inclusief een bijdrage uit het realisatiebudget?

34

De vertraging van de vaarwegprojecten heeft plaatsgevonden in het kader van Herprioritering MIT. MIT-realisatie-projecten zijn daarbij zo veel mogelijk ontzien. Deze bezuinigingen staan los van de problematiek op beheer en onderhoud. Het vrijkomend budget wordt niet aangewend voor onderhoud en hoeft dan ook niet teruggesluisd te worden. De investeringsimpuls van 700 M€ (kwartje Kok) moet hier los van worden gezien en is bestemd deels voor het inlopen van achterstallig onderhoud (135 M€) en deels voor grote onderhoudsprojecten (565 M€). Hierbij is de in het plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen genoemde prioriteitsvolgorde van toepassing.

35

Met welke concrete maatregelen zal naar verwachting de doorstroming in Zuid-Holland in 2007 zijn verbeterd? Voor welke baanvakken geldt dit en welk bedrag wordt hieraan per wegvak gereserveerd? Is er na 2007 nog geld beschikbaar voor een verdere verbetering van de doorstroming in Zuid-Holland? Zo ja, welk bedrag per wegvak en wanneer zullen deze maatregelen naar verwachting zijn gerealiseerd?

35

In 2007 zullen naar verwachting de volgende Rijkswegenprojecten zijn gerealiseerd:

A15 Europaweg (€ 627 mln),

A15 aansluiting Vondelingenplaat (€ 86 mln),

A15 Reconstructie Sliedrecht/Hardinxveld-Giessendam (€ 149 mln),

N11 Alphen-Bodegraven (€ 67 mln) en

N14 Wassenaar-Leidschendam (€ 396 mln).

Daarnaast worden tot en met 2006 de volgende projecten uit het programma ZSM 1 opgeleverd:

A27 Gorinchem -Noordeloos,

A12 Prins Clausplein - Voorburg,

A13 Zestienhoven - Delft Zuid,

A20 Capelle a/d IJssel - Terbregseplein.

Na 2007 zijn nog tal van projecten in Zuid Holland voorzien. Het gaat dan om de

A4 Burgerveen-Leiden (taakstellend budget € 586 mln).

A12 Den Haag-Gouda benutting (taakstellend budget € 105 mln.)

A15 Maasvlakte-Vaanplein (beschikbaar € 530 mln.) die alle voor 2010 zullen starten.

Tevens staat op de groslijst voor ZSM 2 het project: A12 Gouda-Woerden genoemd dat voor 2010 zou moeten worden opgeleverd. Voor ZSM projecten worden geen afzonderlijke budgetten beschikbaar gesteld, maar is er één programmabudget.

36

Worden de koploperprojecten betaald uit de tijdelijke financiële impuls van € 100 miljoen voor de versnelde aanpak van regionale wateroverlast of worden deze op een andere wijze gefinancierd?

36

Nee, de rijksbijdrage aan de koploperprojecten worden gefinancierd uit de lopende begroting van V&W en VROM.

37

Waarom wordt pas in 2005 gestart met het uitbaggeren, terwijl tevens wordt gesteld dat deze werkzaamheden een groot economisch belang hebben? Gebeurt er in 2004 niets op het gebied van baggerwerkzaamheden? Hoe verhoudt zich dit met het feit dat niet wordt begonnen met de baggerwerkzaamheden, maar dat de werkzaamheden feitelijk worden hervat, nadat ze in het voorjaar van 2003 zijn neergelegd?

37

Van het geld dat vrijkomt uit het kwartje van Kok kan pas vanaf 2005 worden gestart met het uitbaggeren van vaarwegen. De prioriteitsvolgorde uit het plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen is hierbij leidend. In 2004 zullen binnen het beschikbare budget voor regulier onderhoud de toegangsgeulen voor het bereikbaar houden van de zeehavens worden gebaggerd. Tevens zal, net zoals in 2003, budget beschikbaar zijn voor het bestrijden van acute verontdiepingen in de Waal, maar niet voor preventief onderhoudsbaggerwerk.

38

Kan het definitieve kabinetsstandpunt over de financiële bijdrage aan de chipcard de Kamer bereiken voor de behandeling van de begroting voor 2004?

38

Op dit moment werk ik aan een brief aan de Tweede Kamer over de invoering van de chipkaart OV. Deze brief zal onder andere ingaan op de financiële bijdrage van het Rijk aan de chipkaart, waarbij ik ook in ga op de €10 miljoen voor de pilots. De brief is voor een deel gebaseerd op de maatschappelijke kosten-batenanalyse die zich in de afrondende fase bevindt. Het is mijn stellige bedoeling deze brief voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer te sturen.

39

Is de extra impuls van 100 miljoen uit het Strategisch Akkoord voor externe veiligheid geboekt op de begroting van Verkeer en Waterstaat of op de begroting van VROM?

39

Dit budget staat op de begroting van het Ministerie van Financiën. Ik verwijs naar de voortgangsbrief externe veiligheid-beleid van 7 november 2002, kenmerk VROM 021002.

40

Kan een specificatie worden gegeven van de besteding van de 330 miljoen euro voor stiller en schoner weg- en railverkeer?

40

De € 330 miljoen is als volgt verdeeld:

- € 20 miljoen voor het innovatieprogramma Luchtkwaliteit voor Rijkswegen
- € 110 miljoen voor het innovatieprogramma Geluid voor Spoorwegen en Rijkswegen, waarvan
- € 70 miljoen voor Rijkswegen
- € 40 miljoen voor Spoorwegen
- € 200 miljoen voor uitvoering van (ondermeer innovatieve) geluidsmaatregelen in de periode tot en met 2010.

41

Kan worden toegelicht waarom de gemeenten Driebergen en Zeist, provincie Utrecht en het BRU recentelijk een brief hebben ontvangen waarin wordt gesteld dat de integrale oplossing die is aangedragen door de regio voor de aansluiting van de A12 niet kan worden uitgevoerd, omdat dat de aanleg van de spitsstrook zou frustreren, dit in het licht van de uitspraak van de regering dat bij knelpunten bij snelwegen niet alleen gekeken wordt naar oplossingen op het rijkswegennet, maar dat tevens wordt gekeken naar de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet? Op welke wijze kijkt de regering bij genoemd project aan tegen de problemen op het onderliggend wegennet?

41

De gemeenten Driebergen en Zeist, de provincie Utrecht en het BRU hebben een alternatief ontwikkeld welke afwijkt van de geplande aanpassing van de A 12, die onder de spoedwet wegverbreding valt. Recent heeft de regio een brief ontvangen, waarin ik, in samenspraak met mijn collega's van VROM en LNV, hun voorstel voor een gesplitste aansluiting op grond van meerdere overwegingen heb afgewezen. Het voorstel van de regio zou tot aanzienlijke procedurele vertraging leiden, hetgeen niet

past binnen de wens van het kabinet om voortvarend knelpunten aan te pakken. Er kleven echter ook milieu- en cultuurhistorische bezwaren voor het voorstel van de regio. Een eventuele noodzaak van een gesplitste aansluiting vanuit verkeerskundig oogpunt is op dit moment niet aangetoond.

42

Is voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) reeds geld gereserveerd? Zo ja, hoe veel en in welke jaren? Zo nee, hoe zal PMR worden gefinancierd als het alsnog in de begroting wordt opgenomen?

42

Nee, er is nog geen (rijks) geld gereserveerd voor de uitvoering van de drie deelprojecten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Als besloten wordt tot een bijdrage dan wordt de omvang hiervan nader bepaald en ook de wijze van financiering

43

Wat zijn de kabinetsvoornemens op het gebied van prijsbeleid? In hoeverre is het noodzakelijk om nu reeds beleid te ontwikkelen om in 2010 met prijsbeleid te starten? Is hiervan al sprake?

43

Zoals ik heb aangegeven is mijns inziens na 2010 een vorm van beprijzen aan de orde. In deze kabinetsperiode wil ik bezien welke mogelijkheden er zijn om het principe 'de gebruiker betaalt' in te vullen. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat dit in principe niet alleen op autoverkeer van toepassing kan zijn, maar evenzeer voor andere vervoerssectoren geldt. Daarom is het zinvol om in de komende periode de mogelijkheden van kilometerheffing én andere vormen van beprijzen verder te verkennen; evenals de condities waaronder die kunnen worden gerealiseerd. Daarbij acht ik het van belang dat met het oog op acceptatie en draagvlak in de samenleving overleg wordt gevoerd met betrokken organisaties en besturen. In het kader van het proces rondom de totstandkoming van de Nota Mobiliteit zal ik daar serieus aandacht aan besteden.

44

Houdt de regering nog steeds vast aan het principe van Launching Customer als het gaat om de start van de aanleg van de Tweede Maasvlakte?

44

Ja, het kabinet ziet thans geen aanleiding van dit principe af te zien. Overigens is dit een van de onderdelen van de besprekingen met betrekking tot PMR.

45

Wat is de reactie van de regering op het verzoek van de Noordvleugel Randstad om per 2010 te starten met het invoeren van rekeningrijden in deze regio? Zijn er meer regio's die een dergelijk verzoek hebben gedaan of aan plannen daaromtrent werken?

45

Ik heb het vernomen, maar tot op heden heeft mij geen formeel verzoek bereikt van de Noordvleugel Randstad om per 2010 te starten met het invoeren van rekeningrijden. Momenteel wordt voor de Noordvleugel onderzoek gedaan in het kader van de integrale MIT-verkenning Haarlemmermeer-Almere. Uit de eerste resultaten van de verkenning blijkt dat er grote vervoersproblemen in deze corridor worden voorzien. Dat hiervoor prijsbeleidinstrumenten ingezet moeten worden staat voor mij nog niet vast; de verkenning zal hierover meer duidelijkheid moeten verschaffen. Voor zover mij bekend zijn er geen andere regio's die een dergelijk verzoek hebben gedaan. Ik wil op voorhand nog

geen keuze maken voor de precieze vorm waarin beprijzen op termijn gegoten moet worden en tevens nog geen keuze voor het schaalniveau waarop beprijzen toegepast zou moeten worden (nationaal, regionaal en lokaal). In het kader van de nota Mobiliteit wil ik wel tot nadere gedachtevorming komen omtrent beprijzen en regionale samenwerking.

46

Welke mogelijkheden bestaan er voor regio's om binnen het kader van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit tol te heffen of rekeningrijden in te voeren op regionale wegen dan wel rijkswegen? Gaan de opbrengsten in dat geval naar toe de regio of naar het rijk?

46

Regionale overheden (bestuur van een provincie of een waterschap, of de Raad van een gemeente) kunnen voor de financiering van nieuwe wegen in eigen beheer in principe tolheffing introduceren. Aanwijzing van tolpoorten op nieuwe wegen behoeft daarbij goedkeuring van de ministers van VenW en Financiën. De tolopbrengsten dienen uitsluitend besteed te worden aan de aanleg, het beheer en het onderhoud van de weg, waarop tol wordt geheven (en komen bij regionale wegen de regio ten goede). Voor meer informatie over de precieze voorwaarden waaronder, verwijs ik u graag door naar de wettekst en de memorie van toelichting.

47

Hoe zal aan de beprijzing van het vrachtverkeer precies gestalte worden gegeven? Wanneer zal het overleg met de transportsector naar verwachting worden afgerond? Wordt overwogen tolsystemen toe te passen? Wat wordt bedoeld met de genoemde mogelijkheid van decentrale overheden om de mogelijkheden voor beprijzing uit te breiden?

47

Eerst zullen de mogelijkheden worden verkend. De resultaten daarvan worden verwerkt in de nota Mobiliteit. In de verkenning zal apart aandacht worden geschonken aan de vraag of er redenen zijn om - vergelijkbaar met de ons omringende landen - een zekere tijdsvolgorde bij beprijzing in acht te nemen. Op 26 september 2003 bent u door de minister van Financiën geïnformeerd over het Interdepartementale Beleidsonderzoek Gebruiksvergoedingen goederenvervoer. In dit kader en ten behoeve van de voorbereiding van de nota Mobiliteit zal de transportsector worden geconsulteerd. Dit zal in 2004 plaatsvinden. Er is nog geen besluit of voornemen hoe de beprijzing toe te passen. In het kader van de nota Mobiliteit wil ik bezien welke mogelijkheden er zijn om het principe 'de gebruiker betaalt' in te vullen en de mogelijkheden van vormen van beprijzen verder verkennen; evenals de condities waaronder die kunnen worden gerealiseerd.

48

Hoe reëel acht de regering de kans dat op korte termijn door verschillende overheden wordt overgegaan tot invoering van tolheffing en dat dit instrument weer wordt afgeschaft na invoering van een kilometerheffing voor alle motorvoertuigen?

48

Op dit moment voeren andere overheden verschillende verkenningen uit naar de mogelijkheden van tolheffing binnen het kader van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit. Ik wil wachten op de uitkomsten

daarvan. De komende periode wil ik de mogelijkheden van kilometerheffing én andere vormen van beprijzen, zoals tolheffing, verder verkennen; evenals de condities waaronder die kunnen worden gerealiseerd en of ze met elkaar kunnen worden verenigd. Hierbij moet uiteraard de transparantie voor de gebruiker gewaarborgd zijn.

49

Welke voornemens heeft het kabinet ten aanzien van de vervreemding van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol? Wat is het tijdspad dat de regering thans voor ogen staat? Zijn de andere aandeelhouders ook voornemens tot vervreemding over te gaan?

49

In verband met vervreemding van aandelen NVLS richt het kabinet zich in eerste instantie op borging van de publieke belangen. Het gaat hierbij met name om de continuïteit van de luchthaven als mainport en het mogelijk misbruik van een economische machtspositie ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen. Een vorig kabinet heeft eerder een wetsvoorstel ingediend waarin additionele publieke regelgeving wordt geïntroduceerd ter waarborging van de publieke belangen. Via een evaluatie wordt bezien of deze waarborgen toereikend zijn. Zonodig zal het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel bij nota van wijziging worden aangevuld. Het kabinet kan daarover in 2004 een besluit nemen. Het precieze moment is mede afhankelijk van andere luchtvaartwetstrajecten. Vervolgens is het aan de Kamer om zich uit te spreken over het wetsvoorstel. Daarna kan pas een beursgang plaatsvinden, uiteraard mede afhankelijk van de financiële markt. Bij de gemeenten Amsterdam en Rotterdam is de beslissing over een eventuele aandelenverkoop aan de gemeenteraad. Op dat niveau heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. B&W van Amsterdam hebben eerder laten weten dat een eventueel voorstel voor aandelenverkoop niet in de raad gebracht wordt, voordat er een besluit van het kabinet is.

50

Wat is het minimumpercentage aandelen in de NV luchthaven Schiphol dat u wilt behouden?

50

De Staat zal overgaan tot het vervreemden van aandelen in de NV Luchthaven Schiphol tot een niveau waarop de Staat tenminste een meerderheidsaandeel zal behouden.

51

Worden er in het kader van de privatisering van Schiphol op dit moment investeringen uitgesteld?

51

De verantwoordelijkheid voor investeringen op de luchthaven Schiphol ligt niet bij de Nederlandse Staat, maar bij de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) zelf. NVLS betaalt sinds 1958 alle investeringen op het luchthavenareaal uit eigen middelen. Bij haar presentatie van het nettoresultaat over het eerste halfjaar van 2003 heeft Schiphol Group in verband met de door de daling van het luchtverkeer tegenvallende inkomsten een kostenbeheersingsprogramma aangekondigd. Daarnaast worden de

capaciteitsgerelateerde investeringen over een termijn van 5 jaar getemporiseerd van € 2,8 miljard naar € 2 miljard. Dit staat los van vervreemding van aandelen.

52

Welke voornemens heeft u concreet ten aanzien van deregulering in de komende kabinetsperiode, en wat moeten die opleveren?

52

Binnen V&W is het initiatief genomen om de bestaande VenW-regelgeving te verbeteren en de omvang van de overheidsbemoedienis opnieuw te bezien. Met name die terreinen (domein van toezicht) waarbij V&W toezicht uitoefent, zullen hierbij aan bod komen. Per domein van toezicht zal de bestaande wet- en regelgeving worden doorgelicht met als doel concrete bouwstenen te verkrijgen ter verbetering van de regelgeving, ter stroomlijning of vermindering van de overheidsbemoedienis, ter beperking van de omvang van de regelgeving en ter vermindering van de administratieve lasten die uit de regelgeving voortvloeien. De doorlichting van de wet- en regelgeving per domein van toezicht zal leiden tot aanbevelingen voor de aanpassing hiervan. Het zwaartepunt van dit programma ligt in 2004. Overigens wordt bij nog op te stellen of te wijzigen wet- en regelgeving steeds rekening gehouden met het aspect deregulering.

53

Aan welke bevoegdheden moet worden gedacht bij de overdracht van bevoegdheden aan de Europese Unie?

53

De overdracht heeft vooral betrekking op de volgende bevoegdheden:

Het sluiten van een overeenkomst met de VS over luchtvervoer. Hiervoor heeft de Raad aan de Europese Commissie mandaat verleend.

Het maken van afspraken met derde landen over een aantal algemene bepalingen in luchtvaartovereenkomsten, met name over de aanwijzing van ondernemingen die luchtvervoer kunnen verrichten, waarbij geen onderscheid in de nationaliteit van het eigendom van de ondernemingen mag worden gemaakt.

Het goedkeuren van veiligheidscertificaten voor nieuwe vliegtuigen, luchtvaartondernemingen en luchtvaardend personeel.

De bevoegdheden van de Europese Unie:

- uitvoeren liberalisering internationaal vervoer (tussen twee lidstaten) en cabotage (het vervoer tussen twee plaatsen in een lidstaat door een niet ingezetene) echter met een aantal beperkingen (zie onder)
- veiligheids- en milieuaspecten in het vervoer (bijv. werktijden en voertuigeisen)
- sociale aspecten (bijv. bemanningsstelsels in de zeevaart)

De vervoerssector neemt in de Europese Unie een belangrijke plaats in: 7 procent van het bnp, 7 procent van de werkgelegenheid, 40 procent van de door de lidstaten gedane investeringen en 30

procent van het energieverbruik in de Gemeenschap. De vraag naar de vervoer is de laatste twintig jaar binnen de Gemeenschap nagenoeg ononderbroken blijven toenemen (jaarlijks met 3 procent voor goederen en 2 procent voor personen). Een gemeenschappelijk vervoersbeleid was een van de verplichtingen die in het EEG - Verdrag waren opgenomen (artikel 75). Het moest echter tot een rechtszaak voor het Europese Hof van Justitie komen (1985), voordat de Raad ook daadwerkelijk maatregelen ging nemen om tot vrij verkeer van diensten in de sector te komen. Aan de liberalisering van deze sector wordt vanaf 1988 gewerkt. Er werd echter een aantal beperkingen ingebouwd, te weten een sociale, een economische en een continuïteitsgericht beperking. Men wil drie zaken voorkomen: dat nationale voorschriften worden genegeerd, dat infrastructurele voorzieningen worden gebruikt door vervoersondernemingen die deze niet hebben medegefinancierd, en dat de continuïteit van de vervoerrelaties tussen de perifere gebieden en de centrale gebieden in gevaar komt. De liberalisering van de vervoerdiensten werd daarom gekoppeld aan een harmonisatie van sociale voorwaarden en aan voorschriften voor de uitoefeningen van het beroep. De gebruikte methoden zijn op maat gesneden voor elke vervoerstak; er wordt gestreefd naar liberalisering van het internationaal vervoer (tussen twee lidstaten) en van de cabotage (het vervoer tussen twee plaatsen in een lidstaat door een niet ingezetene). Op grond van artikel 6 EEG - Verdrag zijn alle Europese instellingen verplicht de eisen voor milieubescherming te integreren in het beleid en het optreden van de Gemeenschap. In het plan Duurzame mobiliteit van december 1998 voor de periode 1998-2004 besteedt de Commissie aandacht aan milieu - en veiligheidsaspecten van vervoersvraagstukken. De Commissie constateerde, dat het proces van liberalisering spanningen op sociaal gebied met zich bracht, onder meer in de vervoerssector. Hieruit concludeerde de Commissie ondermeer, dat de Gemeenschap de vinger aan de pols moet houden bij kwesties als werktijden en bemanningsstelsels (in het bijzonder in de zeevaart). In april 2000 bereikten Raad en Parlement overeenstemming over uitbreiding van het toepassingsgebied van de Werktijdenrichtlijn uit 1993 tot onder meer de vervoerssector.

54

Loopt Nederland met de overdracht van bevoegdheden aan de EU in pas of voorop in Europa?

54

Nederland loopt in de pas met de andere lidstaten. Nederland heeft zich wel steeds een voorstander getoond van voldoende ruime bevoegdheden om te verzekeren dat het uitoefenen van de communautaire bevoegdheden ook tot de gewenste verbeteringen, zoals het creëren van een open marktregiem voor het luchtvervoer, leidt.

55

Wat waren de resultaten van het doorlichten van de wetten van Verkeer en Waterstaat op de administratieve lasten en welke actiepunten heeft dit voor de komende vier jaar concreet opgeleverd?

55

Vanwege het beleid dat is gericht op reductie van administratieve lasten heeft bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat een intensieve operatie plaatsgevonden waarin alle regelgeving is doorgelicht en bovendien het bedrijfsleven uitgebreid is geraadpleegd omtrent de problemen die worden ondervonden met administratieve lasten. Om dit proces te ondersteunen is de gemengde commissie

Sorgdrager ingesteld. Deze commissie heeft in haar rapportage 70 concrete aanbevelingen gedaan voor de reductie van administratieve lasten. De totale administratieve last per 31 december 2000 is berekend op € 1.184 miljoen. Op basis van het door Verkeer en Waterstaat ingezette reductieprogramma is de administratieve last per saldo in de jaren 2001 en 2002 gereduceerd met circa 10 % tot € 1.070 miljoen (peildatum 31 december 2002). De 70 reductievoorstellen uit de rapportage Sorgdrager zullen bij implementatie in de periode 2003-2007 een extra reductie bewerkstelligen van € 75 miljoen, hetgeen overeenkomt met 7% van de totale administratieve lasten. Aangezien de doelstelling van het kabinet is om vanaf 1 januari 2003 rijksbreed een reductie van 25% te realiseren worden door het ministerie momenteel scenario's ontwikkeld om verdergaande reducties in beeld te brengen. De uitkomsten van deze scenario's zullen in het voorjaar worden betrokken bij het opstellen van de Kaderbrief.

56

Betekent de aankondiging dat er een lijstenstelsel wordt geïntroduceerd bij de verkiezingen van de waterschappen dat op basis van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek reeds de conclusie is getrokken dat de waterschappen blijven bestaan? Welke conclusie trekt de regering over de organisatie van de inning?

56

Over de inhoud van het Kabinetstandpunt naar aanleiding van het IBO Bekostiging Waterbeheer zult u binnenkort worden geïnformeerd. De aankondiging dat het kabinet in 2004 de vereenvoudiging van de financiering en de bestuursamenstelling van de waterschappen zal uitwerken heeft betrekking op de voorstellen van de Unie van Waterschappen terzake, die medio 2001 aan de toenmalige Staatssecretaris van verkeer en waterstaat zijn toegezonden. Het kabinet heeft de voorbereiding van zijn standpunt daarover opgeschort bij de aanvang van het IBO Bekostiging Waterbeheer. Inmiddels is dit IBO afgerond en is een kabinetsstandpunt terzake in voorbereiding. Daarin zal ook de reactie van het Kabinet op de voorstellen van de Unie van Waterschappen worden verwerkt. Dit Kabinetsstandpunt zal zo spoedig mogelijk, naar verwachting nog dit jaar, aan de Tweede kamer worden gezonden.

57

Is het waar dat het prototype van een digitale tachograaf nog niet gereed is? Wat gebeurt er als de digitale tachograaf niet op tijd beschikbaar is? Is het waar dat fabrikanten geen analoge tachograaf in kunnen bouwen, omdat daar geen wettelijke basis meer voor is? Hoe denkt de regering problemen te voorkomen?

57

De Europese verordening 3821/85 en bijbehorende annex 1B stelt dat een eerste EG-goedkeuring een jaar na publicatie moet zijn afgegeven. Deze datum (5 augustus 2003) is niet gehaald. Een prototype digitale tachograaf is bij sommige fabrikanten in fabriekstechnische zin gereed, maar nog niet ter EG-goedkeuring aangeboden aan een lidstaat. Het apparaat moet in verband met de EG-goedkeuring een aantal tests ondergaan, waaronder interoperabiliteit met een goedgekeurde digitale tachograaf kaart. De verordening regelt dat -indien geen EG-goedkeuring is afgegeven voor 5 augustus 2003- de Europese Commissie een voorstel moet indienen tot verlenging van de

overgangstermijnen. Dit heeft de Europese Commissie tot op heden niet gedaan omdat ze EG-goedkeuring nog voor eind 2003 verwachtte. De uiterste datum van invoering van de digitale tachograaf ligt zonder ingrijpen op 5 augustus 2004; alle wagens die na die datum in het verkeer worden gebracht moeten zijn uitgerust met een digitaal controleapparaat. De verordening bevat niet expliciet een verbod om analoge tachografen in nieuwe wagens in te bouwen maar regelt een plicht tot geleidelijke invoering van digitale tachografen, waaronder de plicht om nieuwe wagens na 5 augustus 2004 daarmee uit te rusten. De naleving van deze verplichting zal moeten worden gecontroleerd. De (bedrijfsauto)fabrikanten en inbouwers staan voor de taak, hoewel de verordening niet tot hen gericht is, om wagens die na 5 augustus 2004 in het verkeer worden gebracht tijdig met een digitale tachograaf uit te rusten. De (bedrijfsauto)fabrikanten en inbouwers hebben recentelijk aangegeven dat nu de EG-goedkeuring van een digitale tachograaf niet voor 5 augustus 2003 is afgegeven, het voor hen niet haalbaar is om digitale tachografen voor 5 augustus 2004 in te bouwen vanwege het productie- en afleveringsproces. Problemen in de omschakeling van de sector conform de gestelde termijnen en eisen uit de verordening naar het digitale systeem kunnen in verband met het internationale karakter van het wegvervoer alleen in Europees verband worden opgelost. De verordening regelt tevens dat ingeval van niet tijdige EG-goedkeuring de Europese Commissie een voorstel tot aanpassing van de overgangstermijnen moet indienen. De geëigende weg hiervoor is aanpassing van het overgangsrecht via een co-decisie procedure tussen Raad en Europees Parlement. Dit is de verantwoordelijkheid van de Europese Commissie. Nederland heeft het hierboven geschetste probleem op ambtelijk niveau al eerder dit jaar aangekaart bij de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft aangegeven dat zij zich op de situatie beraadt. Nederland wacht momenteel de reactie van de Europese Commissie op de geschetste ontwikkelingen af.

58

Waarom is er in 2003 geld uitgegeven aan het contract met Railned, terwijl Railned sinds 1 januari 2004 niet meer bestaat?

58

Railned is een zelfstandige onderneming en nog niet opgegaan in het op te richten ProRail. Daarom is in 2003, conform de huidige systematiek, een apart contract gesloten met Railned, evenals met de andere taakorganisaties.

59

Waarom betaalt het rijk de kosten voor de baanverlenging van Eelde wel en de aanleg van landingsbanen elders in het land zoals de Polderbaan niet? In hoeverre zijn de exploitatieverliezen van de regionale luchthavens inmiddels afgekocht?

59

In 1992 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Raad van Bestuur van de NV. luchthaven Eelde laten weten baanverlenging noodzakelijk te achten voor het toekomstperspectief van de

luchthaven en de ontwikkeling van de regio. In haar brief van 10 januari 1992 heeft ze aangegeven dat het Rijk de kosten van deze baanverlenging voor haar rekening neemt. De betaling van deze infrastructurele voorziening door het Rijk kan beschouwd worden als een eenmalige, specifiek voor de ontwikkeling van de noordelijke regio bedoelde, ondersteuning. Conform het gestelde in de nota Relus (Regionale-luchthavenstrategie, 1997) zijn de exploitatieverliezen voor de luchthavens Maastricht, Eelde, Texel en Twenthe inmiddels afgekocht.

60

Wat houdt de V&W-brede problematiek in, waarvoor de op artikel 9 vrijvallende 43,6 miljoen euro worden ingezet? Op welke artikelen wordt dit geld geboekt?

60

Op artikel 9 vallen geen middelen vrij die worden ingezet voor de algehele VenW problematiek. Wellicht wordt hier bedoeld artikel 11 van hoofdstuk XII. Op dit artikel wordt in de periode 2004 t/m 2007 een bedrag € (41,6 mln) gemuteerd. Dit bedrag is in de begrotingsvoorbereiding ingezet als compensatie van problematiek binnen de VenW begroting. De belangrijkste mutaties vindt u terug op pagina 22 van de ontwerpbegroting. Er is dus geen één op één relatie tussen deze verlaging en een of meer specifieke verhogingen.

61

Waarom wordt er door Verkeer en Waterstaat in 2003 28,4 miljoeneuro uitgegeven aan de voorfinanciering van radiofrequenties, terwijl telecommunicatie naar Economische Zaken is overgeheveld?

61

Blijkbaar is er sprake van een misverstand. Er worden in 2003 geen uitgaven in dit kader gemaakt. De 28,4 miljoen heeft juist betrekking op de kosten van de veilingen op het gebied van telecommunicatie die door Verkeer en Waterstaat in de afgelopen jaren zijn voorgefinancierd (totaal 28,4 mln). Op dat moment maakte telecommunicatie nog onderdeel uit van Verkeer en Waterstaat. Nu het ministerie van OCW halverwege dit jaar de etherfrequenties heeft gegund, heeft verrekening uit de veilingopbrengsten plaatsgevonden met VenW.

62

Kan er per project en per jaar tot en met 2007 een overzichtgegeven worden van de invulling van de post ``korting diverse uitgaven``?

62

De post ``korting diverse uitgaven`` is zowel op HXII als binnen het infrafonds ingevuld (verhouding 30% om 70%). Binnen HXII zijn (op artikel 19 na) alle andere artikelen voor een klein deel aangeslagen. Het betreft een veelheid van mutaties die in de verdiepingsbijlagen terug te vinden zijn. De invulling van de korting is voornamelijk ten koste gegaan van de programma-uitgaven. In het infrafonds is de verwerking van de korting meegenomen in de algehele herprioritering die binnen het fonds heeft plaatsgevonden. Tevens is een deel (in totaal € 50 mln t/m 2007) ten laste van de directe uitvoeringsuitgaven (DUU's) gebracht Onderstaand het overzicht (x € 1mln):

	2004	2005	2006	2007
HXII	-30	-30	-30	-30

Infraconds:

T.I.v DUU's	0	-5	-20	-25
Herprioritering	-20	-65	-50	-45
Totaal	-50	-100	-100	-100.

63

Wat is de stand van zaken rond de A4 Midden-Delfland? Is het waar dat zal worden afgezien van tolheffing ter plaatse? Hoeveel overheidsgeld zal er uiteindelijk nodig zijn voor het project? Wordt het Veilingroute-alternatief nog steeds meegenomen?

63

Over de stand van zaken rond het project A4 Midden-Delfland, de wijze waarop het kabinet voornemens is dit project verder in te vullen, en de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de regio zult u voor de MIT-behandeling nader worden geïnformeerd.

64

Hoeveel kosten zijn er gemoeid met de studie naar de capaciteitsverdeling op het spoor? Waarom zijn deze gegevens niet nu al beschikbaar bij ProRail?

64

Het behoort tot de reguliere taken van ProRail om het ministerie te adviseren op dit gebied waardoor de kosten niet gespecificeerd zijn binnen die taak.

De criteria die opgenomen zijn in de ontwerp-amvb capaciteitsverdeling hoofdspoorinfrastructuur die op 16 september 2003 aan de Kamer is overgelegd, gelden voor de verdeling van de capaciteit voor de dienstregeling van 2004, 2005 en 2006. De uit eerdere studie bekende inzichten zijn hierin –voor zover nodig– verwerkt.

Bij de ingebruikname van de projecten A'dam-Utrecht, HSL-Zuid en Betuweroute zal de basisstructuur van de dienstregeling en de daarmee gepaard gaande verandering van de beschikbare capaciteit die de openstelling van de infrastructuur ten gevolge heeft, herzien moeten worden. Dat maakt het opnieuw bestuderen van de capaciteitsverdeling noodzakelijk.

65

Welke gevolgen heeft het terugdringen van de subsidies voor het MARIN en de bezuinigingen bij de marine voor het wetenschappelijk onderzoek door MARIN? Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling van de regering om te investeren in de kenniseconomie? Welke gevolgen heeft de verminderde bijdrage aan MARIN voor de Nederlandse positie op het gebied van hydromechanica en scheepsbouw?

65

MARIN heeft in het jaar 2000 de uit ICES – middelen (€ 45,4 mln) gefinancierde hypermoderne onderzoeksinstallaties in gebruik genomen. Hierdoor is het MARIN in staat wereldwijd op topniveau te opereren. MARIN haalt dan ook een belangrijk deel van haar omzet uit de markt.

Bruto omzet in 2002: € 26,0 mln.

Totale missiesubsidie: € 4,5 mln.

Verdeling missiesubsidie (totaal € 3,8 mln.) in 2004:

EZ	:	€ 2,3 mln.
OC&W	:	€ 0,8 mln.
V&W	:	€ 0,7 mln.

De subsidiekorting van V&W is ten opzichte van de totale omzet beperkt van omvang. De gevolgen van deze subsidiekorting voor de Nederlandse positie op het terrein van de hydrodynamisch onderzoek en de scheepsbouw zullen derhalve navenant beperkt zijn. Aan de doelstelling van de regering om te investeren in de kenniseconomie wordt dan ook geen wezenlijke afbreuk gedaan. Hierbij is tevens van groot belang dat MARIN zicht blijft houden op toekomstige V&W subsidiebijdrages voor het achtergrondonderzoek, hetgeen door mijn ambtsvoorganger aan het penvoerend ministerie (EZ) is aangegeven. Bij het ministerie van Defensie zijn voor 2004 geen substantiële wijzigingen in de omvang van de voor MARIN relevante (doel)financiering voorzien.

66

Waarom wordt de subsidie op het schipperswelzijn op termijn geheel gestopt?

66

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kent geen subsidie op het schipperswelzijn. Zij kent wel de 2 volgende regelingen die gestopt zijn uit hoofde van de subsidietaakstelling Balkenende I:

- Schipperzorg;
- Zeemanswelzijn.

De vraag kan betrekking hebben op het zeemanswelzijn en/of schipperszorg.

Het kabinet Balkenende I heeft vorig jaar, in het licht van de financiële en economische vooruitzichten, afspraken gemaakt over de beperking van subsidie-uitgaven. In dat kader is besloten de subsidie aan de stichting zeemanswelzijn en de drie stichtingen - die subsidie krijgen in het kader van de schipperszorg - te beëindigen. De beëindiging van de subsidie ten behoeve van het zeemanswelzijn sluit aan bij de door mij nagestreefde andere verdeling van rollen en verantwoordelijkheden van de bij zeemanswelzijn betrokken partijen.

Voor de volledigheid kan nog worden gemeld dat tegen het voornemen van mijn voorganger de subsidie voor de Stichting Zeemanswelzijn Nederland (SZN) per 1 januari 2005 te beëindigen hebben de landelijke, alsmede de lokale zeemanswelzijnsinstellingen bezwaar aangetekend. Deze bezwaren heb ik in augustus 2003 afgewezen, waartegen de Stichting Zeemanshuis Rotterdam alsmede SZN beroep hebben ingesteld. Overigens ben ik met SZN in overleg over hoe op de situatie die op 1 januari 2005 ontstaat zou kunnen worden ingespeeld.

Daarnaast heeft een van de welzijnsinstellingen, die subsidie krijgt o.g.v. de schipperszorg, bezwaar aangetekend tegen de beëindiging. Binnenkort zal hierover een hoorzitting worden gehouden.

67

Hoe verhoudt zich het getal van 950 verkeersdoden per jaar tot de in het NVVP in 2002 genoemde doelstelling van 750? Op basis waarvan is de doelstelling bijgesteld?

67

Bij de doelstelling in het NVVP in 2002 (maximaal 750 doden per jaar in 2010) werd nog uitgegaan van de honorering van de ICES-claim (€ 3,2 miljard) die was ingediend. Inmiddels is echter duidelijk dat die middelen er niet zijn. In de begroting 2003 is daarom al aangegeven dat het met de extra middelen die het Kabinet zelf voor de verbetering van de verkeersveiligheid vrijmaakt tot 2010 (€ 343 miljoen) weliswaar mogelijk is de daling van het aantal verkeersslachtoffers voort te blijven zetten. Echter, tegelijk is daarbij vermeld dat de voorgenomen doelstellingen uit het NVVP (750 verkeersdoden) hiermee niet kunnen worden gerealiseerd. In de begroting 2003 is daarom de doelstelling aangepast naar circa 950 verkeersdoden in 2010. Inmiddels is duidelijk dat met nieuwe kansrijke maatregelen een doelstelling van maximaal 900 doden kan worden behaald. Dit is in de begroting 2004 ook zo opgenomen. In een brief over de stand van zaken verkeersveiligheid die recent aan de Kamer is verzonden, is dit verder toegelicht. In het kader van de Nota Mobiliteit wordt overigens de nationale doelstelling voor 2010 samen met de decentrale partners definitief vastgesteld.

68

Op welke wijze wordt het normenkader Light Rail gehanteerd? Wordt het gehanteerd als beleidsnota of anderszins? Op welke wijze en wanneer wordt de ervaring met de pilot op de Rijn-Gouwelijn meegenomen bij de verdere uitwerking?

68

Het normenkader of Normdocument wordt gehanteerd als beleidsnota en heeft geen juridische status. Desalniettemin is Het Normdocument bedoeld om veiligheidsdiscussies intern projectorganisaties en tussen projectorganisatie en overheid te stroomlijnen. In het Normdocument staan de veiligheidseisen waaraan een lightrail project moet voldoen. Projectorganisaties gebruiken de in het Normdocument beschreven methodiek om hun veiligheidsorganisatie in te richten en de veiligheidsverantwoording van de diverse partijen in het light railproject vorm te geven. De Inspectie V&W divisie Rail toetst het door een projectorganisatie opgestelde veiligheidsplan (IVP) aan de in het Normdocument gestelde veiligheidsnorm. Meer in het bijzonder beoordeelt de Inspectie V&W de met het IVP samenhangende maatregelen om bij positief resultaat vervolgens vergunningen te verlenen. Voor het pilotproject Gouda-Alphen heeft deze werkwijze voor de eerste maal gefunctioneerd. Door het in de praktijk testen van samengebruik van heavyrail- en lightrailmaterieel op het baanvak Gouda – Alphen aan den Rijn worden ervaringen opgedaan met systemen, technieken en procedures. De ervaringen die worden opgedaan bij het vinden en beproeven van oplossingen op deze drie aspecten, worden benut bij het opstellen van de evaluatie van de pilot. De provincie Zuid-Holland is op grond van de subsidievoorwaarden verplicht binnen een half jaar nadat de pilot is afgerond een eindverslag te overleggen. Afronding van de pilot is voorzien voor maart 2005. De ervaringen met de pilot zullen van de zijde van de Rijksoverheid worden betrokken bij de gebruikelijke evaluatie van het beleid.

69

Wat betekent het vervangen van vier overwegen door een ongelijkvloerse kruising voor de vermindering van interlokaal fiets- en wandelverkeer? Is beleid op het gebied van overwegen niet strijdig met de doelstelling op pagina 108 om het fietsgebruik in korte ritten te verhogen? Zo nee, waarom niet?

69

Per baanvak en per overweg wordt bepaald welke aanpassing het meest effectief is: een verbeterde beveiliging aanbrengen, opheffen of een ongelijkvloerse kruising aanleggen. Deze maatregelen worden per baanvak bekeken. Gemiddeld genomen betekent dit dat op baanvakken waar overwegen opgeheven kunnen worden, tussen de drie en vier gelijkvloerse overwegen vervangen worden voor één ongelijkvloerse kruising. De op te heffen overwegen liggen vrijwel allen in landelijke gebieden en zijn voor het overgrote deel onbewaakt. Waar blijkt dat een overweg voor fietsers en voetgangers een belangrijke overgang is, kan deze voor enkel het gemotoriseerde verkeer afgesloten worden. Met een specifiek op fietsers en voetgangers gerichte beveiliging wordt in die situaties de veiligheid voor deze groep weggebruikers verbeterd. Het overwegenbeleid is dus niet in strijd met het beleid het gebruik van de fiets op korte ritten te bevorderen.

70

In welke mate leidt het sluiten van overwegen tot een verschuiving van ongevalrisico's naar de wegen waarop het verkeer wordt geconcentreerd? Wat is het netto-effect voor de ongevalrisico's?

70

De afweging hoe de veiligheid te verbeteren wordt gemaakt door ProRail samen met de lokale wegbeheerder, meestal de gemeente. Een verbetering van de veiligheid op een overweg mag geen verslechtering in de totale verkeersveiligheid betekenen. In de afweging wordt een mogelijke verandering in de veiligheidssituatie op het wegennet dan ook meegenomen. Een berekening van het netto-effect is niet te geven omdat het om veelal complexe situaties gaat. Wel kan gezegd worden dat in de afgelopen periode de veiligheid op overwegen voor alle verkeersmodaliteiten is verbeterd.

71

Hoeveel procent van de ongevallen op spoorwegen is veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer en hoeveel procent is veroorzaakt door ongemotoriseerd verkeer? Bij hoeveel overwegen die op de nominatie staan om op te heffen is overwogen om deze alleen voor gemotoriseerd vervoer af te sluiten en dus toegankelijk te houden voor fietsers, wandelaars etc? Waartoe heeft deze overweging geleid?

71

Aantal botsingen	1975-2002
Voetgangers	171
Fietsers	370
Bromfietsers	360
Personenauto's	1860
Overig	624

Totaal	3385
--------	------

In de afgelopen 28 jaar waren bij 16% van het aantal botsingen fietsers en voetgangers betrokken. De overwegprogramma's concentreren zich op trajecten waar thans veel gelijkvloerse kruisingen aanwezig zijn. Op elke km spoor ligt daar gemiddeld tenminste 1 overweg.

Bij de aanpak van de overwegen wordt afgewogen of de overweg beter beveiligd wordt (b.v. door aanleg AHOB), gedeeltelijk afgesloten wordt (b.v. voor vracht(auto)) of geheel wordt afgesloten. Bij het besluit tot opheffen wordt meegewogen de hinder voor fietser en voetgangers in verband met omrijden. De overwegen met een openbaar karakter worden in overleg met de wegbeheerder aangepast. De meeste afgesloten overwegen betreffen particuliere overgangen veelal in gebruik door landbouwers. U wordt binnenkort schriftelijk geïnformeerd omtrent de aanpak van de overwegen in de periode 2004-2010.

72

Welk deel van de beschikbare € 10 miljoen voor proeven en pilots op het gebied van de invoering van de chipkaart wordt in 2003 uitgegeven? Waaraan is een eventuele onderuitputting toe te schrijven? Is het de bedoeling het bedrag volledig in 2004 in te zetten voor dit doel?

72

Op dit moment werk ik aan een brief aan de Tweede Kamer over de invoering van de chipkaart OV. Deze brief zal onder andere ingaan op de financiële bijdrage van het Rijk aan de chipkaart, waarbij ik ook in ga op de €10 miljoen voor de pilots. De brief is voor een deel gebaseerd op de maatschappelijke kosten-batenanalyse die zich in de afrondende fase bevindt. Het is mijn stellige bedoeling deze brief voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer te sturen.

73

Op basis waarvan worden in Nederland onderhoudsbudgetten voor infrastructuur vastgesteld? Zijn hier normen voor? Zo ja, hoe zien deze eruit? Zo nee, wanneer denkt de regering dergelijke normen op te stellen? Zijn er standaardbudgetten beschikbaar per kilometer weg, spoor en waterweg?

73

De onderhoudsbehoefte van wegen, waterwegen en spoorwegen wordt bepaald op basis van normen en standaarden die aangeven wanneer onderhoud moet plaatsvinden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen jaarlijks vast onderhoud en variabel (vervangings)onderhoud. De budgettoewijzing in de begroting is echter van meer factoren afhankelijk dan alleen de onderhoudsbehoefte en is daar dan ook niet één op één aan gekoppeld. Ook worden er bij de vaststelling van de onderhoudsbudgetten op dit moment geen standaardbudgetten per kilometer of vierkante meter gebruikt. Om een dergelijke standaardisatie wel te bereiken wordt in de plannen van aanpak beheer en onderhoud spoorwegen, rijkswegen en rijkswaterwegen, die tegelijk met de begroting van het Infrastructuurfonds aan de Kamer zijn aangeboden, aangegeven hoe in de toekomst de onderhoudsbehoefte tijdig onderkend kan worden en hoe de daarvoor benodigde budgetten zullen worden gereserveerd. Bovendien wordt voor wegen en waterwegen een eerste stap gezet in de richting van een P*Q (prijs*hoeveelheid) benadering voor in ieder geval het vaste onderhoud. Daarnaast wordt beter invulling gegeven aan het Life Cycle Cost Management (zie ook vraag 74). Voor het spoor ontwikkelt ProRail een bekostigingsmodel om een helder beeld te geven van de relatie tussen financiële middelen en prestaties die ProRail daarmee neerzet.

74

Wanneer zijn de instrumenten voor Life Cycle Cost Management gereed? Hoe verhoudt zich dit tot het al dan niet omvormen van Rijkswaterstaat tot een agentschap?

74

Voor een belangrijk deel worden de kosten van infrastructuur over de totale levensduur bepaald door de wijze van aanleggen. In het ontwerp moet dus een goede koppeling gelegd worden met de toekomstige kosten van beheer en onderhoud. Momenteel wordt hard gewerkt aan de uitwerking en implementatie van een life cycle lost management benadering. Deze implementatie moet op hoofdlijnen over twee jaar afgerond zijn.

De beoogde agentschapsvorming van Rijkswaterstaat, met een meer lange termijn-kostengerichte sturing ondersteund door een baten-lasten benadering, kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

75

Biedt het budget voor onderhoud van wegen ruimte voor het aanbrengen van voorzieningen die de doorstroming op de desbetreffende tracés verbeteren, zoals bijvoorbeeld spitsstroken of toeritdosering?

75

Neen, het budget voor het onderhoud van de rijkswegen biedt hiervoor geen ruimte.

76

Hoeveel geld wordt er per provincie gestoken in beheer en onderhoud van spoor, wegen en vaarwegen tot en met 2007?

76

De toedeling van budgetten voor beheer en onderhoud vindt plaats op basis van de feitelijke onderhoudstoestand van de infrastructuur. De onderhoudstoestand wordt getoetst aan de normen voor beheer en onderhoud en de prioriteitsstelling binnen het betreffende netwerk. Het resultaat hiervan is in de plannen van aanpak beheer en onderhoud spoorwegen, rijkswegen en rijkswaterwegen (reeds in bezit van de Kamer) verwerkt. De budgetten worden niet per provincie toegewezen.

77

Houdt de herformulering van het doel van 100%-betaling van de variabele kosten op het spoor door de gebruiker in 2007 in dat dit percentage minder dan 100% gaat worden? Zo ja, waarom?

77

De gebruiksvergoeding wordt gebaseerd op een volledige dekking van de variabele kosten van het gebruik van de infrastructuur. In het besluit gebruiksvergoeding van 25 oktober 1999 is voor het personen- en goederenvervoer een geleidelijke ingroei d.m.v. tot 2007 aflopende kortingspercentages opgenomen. Vanaf 2007 is de korting nul %. De vervoerders betalen volgens dat besluit vanaf 2007 het volledige tarief. Daarnaast wordt bij de inwerkingtreding van de Spoorwegwet de richtlijn 2001/14/EG geïmplementeerd, en wordt de gebruiksvergoeding op basis van deze richtlijn vastgesteld. Het doel is onder meer een 100%-betaling van de variabele kosten. Bovendien is in het Hoofdlijnenakkoord vastgelegd dat de gebruiksvergoeding die de vervoerders aan de beheerder betalen vanaf 2006 € 30 miljoen hoger wordt en in 2007 en latere jaren € 60 miljoen per jaar hoger is ten opzichte van de situatie voor het Regeerakkoord 2002. De mutaties in de gebruiksvergoeding en de bekostiging van ProRail die in het Hoofdlijnenakkoord zijn opgenomen, maken herformulering van de doelstelling bij de inwerkingtreding van de Spoorwegwet noodzakelijk.

78

Aangegeven is dat de decentralisatie per 1 jan 2003 is uitgesteld met één jaar. Houdt dit in dat de decentralisatie per 1 januari 2004 een feit zal zijn? Kan aangegeven worden wanneer de Tweede Kamer een uitgewerkt besluit over de decentralisatie kan ontvangen inclusief financiële onderbouwing? Waarom wordt de decentralisatie niet in de Nota Mobiliteit uitgewerkt?

78

Er wordt gestreefd naar invoering van de hogere GDU per 1 januari 2004. Een nieuw wijzigingsbesluit Infrastructuur is voor advies voorgelegd aan de Raad van State en zal vervolgens worden gepubliceerd. Gezien de afspraken, die door mijn voorganger in het Algemeen Overleg van 13 februari 2003 (Kamerstukken 28 600 XII, nr 81) zijn gemaakt, zal ik ervoor zorgdragen, dat de invoeringsdatum per Koninklijk Besluit zal worden vastgesteld en dat u in de gelegenheid zult zijn voorafgaand aan deze vaststelling desgewenst over de verhoging van de GDU-grens overleg te voeren. Hierbij is er van uitgegaan, dat het advies van de Raad van State nog in november 2003 zal worden ontvangen.

De overdracht van de financiële verantwoordelijkheid voor infraprojecten tussen de oude grens van euro 11, 3 mln en de nieuwe grens van euro 112,5 mln/225 mln hoeft niet te wachten op de Nota

Mobiliteit. De voordelen van ``beslissen en betalen in één hand`` en ``decentraal wat kan en alleen centraal wat daar moet`` zijn in ieder beleidsscenario waardevol. Uiteraard zullen de decentrale overheden goed worden betrokken bij het opstellen van de Nota Mobiliteit. Dit is nog eens bevestigd in de afspraken rondom de decentralisatie (zie Kamerstukken 28 600 A nr 92). Daarmee kan worden voorkomen, dat decentrale overheden zich voor onmogelijke opgaven zouden zien geplaatst.

79

Hoe is te rijmen dat de investeringen in beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur conform het scenario ``Niet verder afglijden`` van ProRail zijn, terwijl doelstellingen voor TAO-reductie en punctualiteit zijn geformuleerd die behoren bij het scenario ``Huis op orde``?

79

De waarden die in de begroting zijn opgenomen, zijn gebaseerd op het scenario 'Niet Verder Wegglijden' uit de subsidie-aanvraag van ProRail voor 2003 en op het plan van de spoorsector - Benutten en Bouwen - zoals dat recentelijk door de sector aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is gepresenteerd. De punctualiteitsdoelstellingen worden niet alleen bepaald door de kwaliteit van infrastructuur, maar ook door de eigen inspanningen van de vervoerssector (uitvoering van het Verbeterplan door de NS). Daarbij wordt er tevens vanuit gegaan dat de middelen voor de 2^e fase op tijd beschikbaar zijn.

80

Wat is de achtergrond van de koppeling van de tweede fase benutting spoor aan de spoortunnel in Delft?

80

Zie hiervoor het antwoord op vraag 16 over het Infracfonds.

81

Wanneer is de haalbaarheidsstudie naar tolheffing in de Beneluxtunnel uitgebracht en wie heeft deze studie verricht? Wat zijn de resultaten? Kan deze studie aan de Kamer worden gezonden?

81

De haalbaarheidsstudie naar tolheffing in de Beneluxtunnel is begin dit jaar gereed gekomen. De studie is uitgevoerd door Rijkswaterstaat. De haalbaarheidsstudie heeft betrekking op de mogelijkheden van een tolbaan in de Beneluxtunnel, al dan niet gecombineerd met een tolgeweg tussen Delft en Schiedam. Uit de studie blijkt dat het alleen aanleggen van een tolbaan door de Beneluxtunnel niet haalbaar is. De combinatie van de tolbaan door de Beneluxtunnel met de tolgeweg tussen Delft en Schiedam is kansrijker. Deze studie kan aan u worden toegezonden.

82

Is het waar dat betrokken partijen te kennen hebben gegeven dat de A4 Midden-Delfland geen tolgeweg zal worden? Hoe beoordeelt de regering de opvatting van de portefeuillehouder verkeer en vervoer van het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland dat één van de oorzaken van het niet doorgaan van tolheffing het ontbreken van ruimte voor de noodzakelijke tolpleinen is? Zijn er nog andere redenen voor het afzien van tolheffing? Betekent dit dat geen tolgeld beschikbaar zal komen voor de aanleg van de A4-Midden-Delfland?

82

Over dit onderwerp zijn nog geen beslissingen genomen. Over de wijze waarop het kabinet voornemens is dit project verder in te vullen, en de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met de regio zult u voor de MIT-behandeling nader worden geïnformeerd.

83

Hoe verhouden de grote hoeveelheid plannen voor het vergroten van de betrouwbaarheid en de capaciteit van het spoor zich tot elkaar, zoals daar zijn Betrouwbaar benutten, Beter Benutten Bestaand Spoor, Beter Benutten Spoorwegen (BB21), Benutten en Bouwen, Interdepartementaal Beleidsonderzoek Benutting Spoor en het plan van aanpak beheer en onderhoud spoorwegen? Hoe gaat de regering met al deze studies om?

83

Dit Kabinet kiest voor betrouwbaar benutten van het bestaande spoorwegnet. Dit plan bestaat uit twee fases. Voor wat betreft de maatregelen is een nadere uitwerking gegeven in het Plan van aanpak Beheer en onderhoud Spoorwegen'. Qua maatregelen in de periode 2004 t/m 2012 (fase 1 en fase 2 van het 'Plan van aanpak Beheer en onderhoud Spoorwegen') is dit dus hetzelfde plan. Tevens wordt in dit plan aanvullend in de verdiepingsbijlage bij het Infraconds aangegeven welke langere termijn afwegingen t.a.v. onderhoud spoor aan de orde zijn.

Beter Benutten bestaand spoor is de verkenning die in de begroting 2003 is opgenomen. Met de eindrapportage van de projectorganisatie Benutten en Bouwen en verdere analyse en audits ten aanzien van de onderhoudssituatie op het spoor is de verkenningsfase afgerond. Vervolgstappen zijn onderdeel van fase 1 en fase 2 van het herstelplan spoor (betrouwbaar benutten).

BB21 staat voor een nieuw beheersings- en beveiligingssysteem in de 21-ste eeuw. Een deel van BB21 (o.a. GSM-R) is in uitvoering, een deel zal worden uitgevoerd op de megaprojecten. Dit is onderdeel van de realisatiefase BB21. Tevens is er een studie gedaan naar toepassing van BB21 technologie op het bestaande spoorwegnet. De middelen voor realisatie op het bestaande spoor waren opgenomen in de planstudietabel. Deze middelen voor BB21 op het bestaande spoorwegnet zijn bevroren en worden ingezet t.b.v. fase 2 van het plan betrouwbaar benutten. Benutten en Bouwen is het plan van de partijen in de spoorsector, dat onlangs aan onder andere de Vaste Commissie van VenW is gepresenteerd. Deze visie van de spoorsector zal worden betrokken bij het opstellen van de Nota Mobiliteit. De IBO-rapportage is 19 juli 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Kabinetsstandpunt over dit IBO rapport zal u zeer binnenkort worden aangeboden. Dit Kabinetsstandpunt zal schetsen hoe de beleidsaanbevelingen van de IBO-werkgroep hun weg hebben gevonden in de begroting 2004 en kunnen gaan vinden in de Nota Mobiliteit. De regering zet in op een netwerkbenadering. Dit geldt voor zowel de nadere uitwerking door de spoorsector van fase 2 van betrouwbaar benutten als de definitieve besluitvorming daarover door het Kabinet op basis van de uit te voeren Mid-term review. Tevens worden de genoemde studies betrokken bij de discussie t.a.v. de Nota Mobiliteit.

84

Hoe heeft het budget voor fietsenstallingen zich in de laatste jaren ontwikkeld?

84

Een brief met daarin de gevraagde informatie (kenmerk DGP/SPO/403.01437) zal op korte termijn aan voorzitter van de Tweede Kamer worden toegezonden. Zie ook antwoord op vraag 21.

85

Welke bedragen zijn in 2004 beschikbaar voor de GDU-gelden?

85

In 2004 is een bedrag van € 394 mln beschikbaar voor de verhoogde Gebundelde Doeluitkering.

86

Waarom wordt vastgehouden aan een trajectnelheid van 60 km/u? Is de regering van plan dit als doelstelling op te nemen in de Nota Mobiliteit? Zo ja, hoe kijkt de regering aan tegen de discussie die hierover gevoerd is bij de kamerbehandeling van het NVVP?

86

Het begrip trajectnelheid en de norm van 60 km/uur worden gebruikt als knelpuntsindicator voor autosnelwegen. Nadere discussie over de doelstelling voor bereikbaarheid en de functie daarbij van het hoofdwegennet, zullen plaatsvinden in het kader van de Nota Mobiliteit. De resultaten van de Kamerbehandeling van het NVVP worden daarbij betrokken.

87

Wanneer zal beprijzing van automobilititeit op zijn vroegst worden geïntroduceerd? Welke Europese verplichtingen bestaan op dit punt? Wat is naar het oordeel van de regering de meerwaarde van beprijzing in de vorm van kilometerheffing als het voor de korte termijn kennelijk niet wordt gezien als instrument tegen congestievorming?

87

Een vorm van betalen naar gebruik is mijns inziens na 2010 aan de orde. Er zijn geen Europese verplichtingen ten aanzien van invoering van beprijzingsmaatregelen voor automobilititeit. In deze kabinetsperiode wil ik bezien welke mogelijkheden er zijn om het principe 'de gebruiker betaalt' in te vullen. Dat het daarbij op voorhand om een kilometerheffing moet gaan staat voor mij niet vast. Ik wil in de komende periode de mogelijkheden van kilometerheffing en andere vormen van beprijzen verkennen. Daarbij is uiteraard aan de orde in welke mate een instrument invloed heeft op mobiliteit en congestie.

88

Hoe realistisch is de verwachting dat het regionaal openbaar vervoer de bereikbaarheid en de vitaliteit van de stedelijke gebieden zal verbeteren in het licht van de forse bezuinigingen op de exploitatie?

88

De bezuinigingen hoeven een bijdrage van het regionaal OV aan de verbetering van de bereikbaarheid en vitaliteit van stedelijke gebieden zeker niet in de weg te staan. Het OV heeft namelijk een goede uitgangspositie op de drukke vervoerstromen in stedelijke gebieden. Juist waar de congestieproblemen het grootst zijn, heeft het OV kansen in de concurrentie met de auto. Hiervoor is het wel nodig dat het OV is opgenomen in een samenhangend integraal mobiliteitsbeleid met bijvoorbeeld parkeerbeleid en vrije busbanen. Zeker in stedelijke gebieden waar marktwerking nog niet of slechts in beperkte mate is toegepast, is nog winst te behalen door verhoging van de efficiency en productiviteit van de vervoerbedrijven. Verder zijn er nog gerichte maatregelen mogelijk die niet of slechts in beperkte mate tot verlies van reizigers leiden zoals: net-optimalisatie (reductie

samenvallende lijnen, combineren dicht bij elkaar gelegen routes, elimineren ritten met lage bezetting).

89

Hoe komt het dat de aanvankelijk voor 2010 beoogde reizigersbijdrage van 41% naar verwachting reeds in 2006 wordt bereikt?

89

De reizigersbijdrage is een indicator voor de verhouding tussen enerzijds de bijdrage die door of namens (door werkgevers bijvoorbeeld) de reiziger aan de vervoerder wordt betaald, en anderzijds de bijdrage die door het rijk aan decentrale overheden wordt betaald. Uitgaande van een jaarlijkse stijging van 2% in de vervoersopbrengsten, en uitgaande van het beschikbare budget vóór de taakstelling in de begroting van 2003, was voor 2010 een gemiddelde reizigersbijdrage van 41% geprognosticeerd. Door de bezuinigingen is er een lagere rijksbijdrage beschikbaar.

Bij gelijkblijvende overige omstandigheden betekent dit dat het aandeel van de rijksbijdrage in het totaal van de kosten sneller vermindert dan aanvankelijk gedacht. Hierdoor stijgt de bijdrage die door of namens de reiziger wordt betaald, sneller ten opzichte van de rijksbijdrage (tenzij decentrale overheden eigen middelen inzetten; deze eigen middelen worden bij de indicator reizigersbijdrage buiten beschouwing gelaten). De hogere reizigersbijdrage is dus het gevolg van een lagere rijksbijdrage. Dit betekent niet dat de reiziger een navenant hoger tarief per reis moet betalen. De lagere rijksbijdrage kan worden opgevangen door verhoging van de efficiency en productiviteit van de vervoerbedrijven en door net-optimalisatie.

90

Hoe verhoudt de geprognosticeerde groei van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer van 2003 tot 2010 zich tot de groei van het aantal reizigerskilometers in de personenauto? Welke beleidsmatige conclusies worden hieraan verbonden?

90

De geprognosticeerde groei van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer is tussen 2001 en 2010 13%. De geprognosticeerde groei van het aantal voertuigkilometers is tussen 2000 en 2010 19%. Bij de totstandkoming van de Nota Mobiliteit wordt een nieuwe prognose gemaakt van de ontwikkeling van het openbaar vervoer, wetende dat het realiseren van groei in het openbaar vervoer geen doel op zich meer is, maar onderdeel of resultante kan zijn van het integrale verkeer- en vervoerbeleid van de regio's. Het beleid is gericht op het vergoten van de bereikbaarheid. Het ligt in de rede te veronderstellen dat de potentie van het openbaar vervoer met name in stedelijke gebieden aanwezig is omdat juist daar het openbaar vervoer kansen heeft in de concurrentie met de auto. Hiervoor is het wel nodig dat het OV is opgenomen in een samenhangend integraal mobiliteitsbeleid met bijvoorbeeld parkeerbeleid en vrije busbanen.

91

Hoe reëel is de verwachte groei van het aantal aanbestedingen in het regionaal openbaar vervoer tussen 2004 en 2006?

91

Op basis van de door de decentrale overheden en MOBIS verstrekte gegevens ben ik van mening dat er sprake is van een reële verwachte groei tussen 2004 en 2006.

92

Waarom wordt er geen doelstelling geformuleerd voor de reizigersgroei in het regionaal openbaar vervoer?

92

Het regionaal OV is één van de instrumenten op het integrale terrein van regionaal verkeer en vervoer beleid. Het is aan de decentrale overheden om te bepalen op welke wijze zij dit instrument in hun specifieke regionale situatie inzetten. Het realiseren van reizigersgroei in het openbaar vervoer is geen doel op zich, maar kan onderdeel of resultante zijn van het integrale verkeer- en vervoerbeleid van de regio. In de begroting is reeds aangekondigd dat de integrale benadering mogelijk leidt tot aanpassing of vervanging van de bestaande prestatie-indicatoren

93

Waarop is de omvang van beschikbare middelen voor de drie lightrail-projecten gebaseerd? Zijn deze voldoende om de drie projecten aan te leggen? Zo nee, wat wordt het criterium voor toewijzing van middelen?

93

Met het regeerakkoord 1998 is voor de drie Lightrail-projecten een bedrag van € 111 miljoen in begroting opgenomen. Deze reservering is bedoeld als maximale taakstellende rijksbijdrage in de kosten van de projecten en is verwerkt in de verhoogde GDU, die vanaf 2004 in jaarlijkse tranches aan de decentrale overheden wordt uitgekeerd. Zie verder het antwoord op vraag 4 Infrafonds.

94

Hoe verhoudt het feit dat het vervoer op het hoofdrailnet aan NS wordt gegund zich tot de Wet personenvervoer 2000, waarin wordt gesteld dat dit alleen voor de eerste keer dat het vervoer op het hoofdrailnet wordt aanbesteed vaststaat? Moet de Wet personenvervoer 2000 reeds voor artikel 69 van kracht is geworden, worden gewijzigd?

94

Artikel 69d van de Concessiewet personenvervoer per trein bepaalt:

1. Dit artikel is van toepassing op de verlening van de eerste concessie voor het hoofdrailnet na de inwerkingtreding van de Concessiewet personenvervoer per trein.
2. Onze Minister verleent de in het eerste lid bedoelde concessie aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen of aan een bij koninklijk besluit te bepalen onderdeel van de N.V. Nederlandse Spoorwegen zonder dat daartoe de procedure van de paragrafen 1 tot en met 3 van dit hoofdstuk of artikel 69c wordt toegepast. Deze concessie vangt aan op een bij koninklijk besluit te bepalen datum en eindigt op 1 januari 2015.3. Onze Minister kan van het tweede lid afwijken; alsdan wordt artikel 69c toegepast. Het artikel bepaalt dat de eerste concessie na inwerkingtreding van de Concessiewet wordt verleend aan de N.V. NS of aan een onderdeel daarvan. De verlening van de concessie aan NS is derhalve conform de Concessiewet. Deze wet hoeft dus niet te worden aangepast.

95

Kan een overzicht worden gegeven van de meest recente stand van zaken m.b.t. ZSM 1 en ZSM 2 voor wat betreft de voorgenomen projecten, de vermoedelijke opleverdatum, de geraamde kosten en de verdeling van de € 715 miljoen voor ZSM 2?

95

De ontwerp-wegaanpassingsbesluiten voor de ZSM 1 projecten komen volgens planning in de periode zomer 2003 – zomer 2004 ter inzage. Vanaf de tweede helft van 2004 start de realisatie van de ZSM 1 projecten. Het grootste deel van de werkzaamheden vindt plaats in de jaren 2005 en 2006. Voor wat betreft ZSM 2 staan de voorgenomen projecten genoemd op pagina 30 van het infrastructuurfonds, begroting A. Op dit moment worden deze projecten nader uitgewerkt, onder andere ten aanzien van de vermoedelijke opleverdatum, de geraamde kosten en het te verwachten effect. Bij de behandeling van het MIT verwacht ik u hierover nader te kunnen informeren.

96

Hoe verhoudt de mededeling dat het budget voor de exploitatie van regionaal openbaar vervoer conform de begroting van 2003 afneemt, oplopend tot 134 miljoen euro in 200, zich tot de reeks, zoals genoemd in kamerstuk 28600 XII, nr. 57?

96

In de bijlage van het kamerstuk staat op de 4e regel een reeks die zich hier één op één mee verhoudt (Taakstelling SA; augustus brief). Overigens is deze taakstelling met in totaal euro 100 miljoen in de periode 2003 tot 2006 naar aanleiding van motie 28600 nr 59 gemitigeerd. Een en ander is verwerkt bij 2e Nota van Wijziging bij hoofdstuk XII.

97

In het Hoofdlijnenakkoord is een reeks opgenomen voor bezuiniging op het openbaar vervoer door terugdringing van het ziekteverzuim, oplopend tot 40 miljoen euro in 2007. Hoeveel geld wordt op andere departementen bezuinigd door terugdringing van ziekteverzuim? Kan gezien het feit dat hierop bezuinigd wordt een overzicht worden gegeven van het ziekteverzuim bij de verschillende vervoersbedrijven in Nederland? Op welke wijze denkt de overheid het ziekteverzuim terug te kunnen dringen bij de vervoerders? Wat zijn de bevoegdheden van de overheid op dit punt?

97

De totale ombuiging voor alle departementen in verband met de terugdringing van het ziekteverzuim, zoals opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord, loopt op tot 140 miljoen euro in 2007. De brancheorganisatie van vervoersbedrijven in het openbaar vervoer (Mobis) heeft geen overzicht beschikbaar gesteld van het ziekteverzuim bij de verschillende vervoersbedrijven. Mobis en de koepels van decentrale overheden zijn van mening dat afspraken over aspecten als ziekteverzuim in principe thuis horen in de contractuele relatie tussen decentrale overheden en vervoerders: het rijk heeft immers geen bemoeienis met de bedrijfsvoering van vervoerders. Het rijk heeft op dit punt dus geen bevoegdheden. In de rolverdeling van de Wet personenvervoer 2000 is het de taak van de decentrale overheden om op een zakelijke manier vervoer in te kopen. Dit betekent niet per definitie dat aparte afspraken over ziekteverzuim nodig zijn. Juist bij aanbesteding zullen vervoerders met een extreem hoog ziekteverzuim vanzelf buiten de boot vallen. Verder zullen de effecten van de maatregelen gericht op het verminderen van het onveiligheidsgevoel van zowel reizigers als personeel, moeten bijdragen aan vermindering van extreem hoog ziekteverzuim. De koepels van decentrale overheden

hebben bepleit deze taakstelling te behandelen als een algemene taakstelling: dus bij de verdeling over de ontvangers géén rekening te houden met bestaande verschillen in het ziekteverzuim.

98

Hoe wordt in de verdeling van de taakstelling voor terugdringing van het ziekteverzuim in het stads- en streekvervoer rekening gehouden met de sterk uiteenlopende ziekteverzuimpercentages per regio?

98

Zie antwoord op vraag 97.

99

Waarom wordt de provincie Gelderland bij een landelijk teruglopen van de subsidies voor stads- en streekvervoer met ongeveer 10% in 2007 geconfronteerd met een korting, die oploopt tot een derde van de rijksbijdrage?

99

Ervan afgezien dat ik de door u aangegeven 10% niet herken, bij de verwerking van de korting wordt géén onderscheid tussen ontvangers gemaakt. Lós van de algemene korting is het mogelijk dat er nog herverdeeffecten optreden die inherent zijn aan de nog bestaande verdeelsystematiek van opbrengstsuppletie. Dergelijke herverdeeffecten zijn doorgaans echter marginaal; zij kunnen alleen fors zijn wanneer de opbrengsten van Gelderland in de afgelopen periode zeer sterk gedaald zouden zijn ten opzichte van de landelijke trend. Hiervan is geen sprake. Van een korting die oploopt tot een derde van de huidige rijksbijdrage in 2007, is dan ook géén sprake.

100

Is onderzoek verricht naar de mogelijke gevolgen van de bezuinigingen op de exploitatie van het stads- en streekvervoer, de geringere reducties voor doelgroepen en de tariefstijgingen op de mogelijkheden voor ouderen en scholieren om gebruik te maken van openbaar vervoer? Zo ja, wat zijn hiervan de conclusies? Zo nee, waarom niet?

100

Op basis van uitkomsten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie en van het Centraal Bureau voor de Statistiek kan worden geconcludeerd dat ouderen slechts bij 3,4% van hun verplaatsingen gebruik maken van bus, tram en metro. Het gebruik van bus, tram en metro neemt af met een toenemend inkomen. De ontwikkeling in de tijd laat twee tendensen zien. Ten eerste is de afgelopen 10 jaar het aantal ouderen met een laag inkomen fors gedaald: van 62% in 1990 tot 39% in 2000. Dit betekent dat de prijs van het openbaar vervoer veel minder dan in het verleden specifiek voor ouderen een beperking oplevert. De geringe beperking van het reductiepercentage van 36,6% naar 34% en de relatief geringe gemiddelde tariefstijging van 4,87% hoeven daarom geen grote barrières te vormen. Ten tweede zijn de ouderen, en met name de jongere ouderen, tegenwoordig meer in staat om zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien: ouderen beschikken meer over een rijbewijs en ze zijn langer gezond. In de afgelopen jaren is in veel landelijke gebieden collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) ingevoerd. Dit is gesubsidieerd voor ieder toegankelijk vervoer per auto (deeltaxi) dat op afroep beschikbaar is. Deze vervoersvorm kost weliswaar meer tijd, maar heeft als voordeel dat de reiziger bij de deur kan worden opgehaald en gebracht. Vanwege deze thuis-service is deze vervoersvorm bijzonder geschikt voor ouderen. Voor

CVV bestaat al tariefvrijheid. Veel decentrale overheden maken gebruik van de mogelijkheid om voor ouderen afwijkende c.q. lagere tarieven te hanteren dan voor overige gebruikers van het CVV. De mogelijkheden voor scholieren om gebruik te maken van het openbaar vervoer, zijn niet onderzocht. Ook bij deze doelgroep geldt dat sprake is van een geringe beperking van het reductiepercentage van 36,6% naar 34% en een relatief geringe gemiddelde tariefstijging van 4,87%. In landelijke gebieden is bij het scholierenvervoer sprake van een vervoersomvang die een gerichte lijndienst nog mogelijk maakt. Inmiddels zijn initiatieven bekend van vervoerders die hun dienstregeling specifiek richten op schooltijden en op de woonplaats van de scholieren.

101

Wat zijn voor de diverse gebruikers precies de gevolgen van de aangekondigde kortingen op het leerlingvervoer?

101

De verantwoordelijkheid voor (de financiering van) het leerlingvervoer berust op rijksniveau bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Deze vraag kan derhalve het beste aan haar worden gesteld.

102

Hoe wordt de motie Van Haersma Buma over de verdeelsleutel voor verdeling van de exploitatiesubsidies voor het regionaal openbaar vervoer uitgevoerd?

102

Over de verdeelsystematiek van de exploitatiesubsidies voor het regionaal OV zal ik u op korte termijn, nog voor de begrotingsbehandeling, separaat informeren. U ontvangt een aangepast kabinetsstandpunt over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen uit het Interdepartementaal Beleidsonderzoek 'Decentralisatie exploitatiesubsidies openbaar vervoer' (IBO OV). Het aangepaste kabinetsstandpunt gaat in op het advies van de Raad voor de financiële verhoudingen en op de motie Van Haersma Buma.

103

Waarom wordt de streefwaarde van 35% aanbestedingen in het openbaar vervoer ook voor 1 januari 2004 niet gehaald? Hoe kan het dat de tussenrapportage van de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 hierover recentelijk nog andere geluiden liet horen?

103

Om ervaring op te doen met het aanbestedingsinstrument is het streefbeeld dat per 1 januari 2004 35% van de omzet van het openbaar vervoer gespreid over het land is aanbesteed. In de begroting is aangegeven dat op 1 januari 2004 naar verwachting 21% van het regionaal openbaar vervoer zal zijn aanbesteed. Dit cijfer is gebaseerd op de voornemens van de overheden tot het aanbesteden van de concessies. Ook uit de evaluatie aanbesteding ov- concessies, die u als bijlage bij de tussenrapportage heeft ontvangen, blijkt dat per 1 januari 2004 aanzienlijk minder dan de beoogde 35% aan aanbestedingen zal zijn gerealiseerd. De streefwaarde van 35% wordt niet gehaald omdat het tempo van aanbestedingen trager verloopt dan verwacht. Aanbesteden is in het openbaar vervoer een relatief nieuw instrument. Momenteel doen partijen ervaringen op en ontwikkelen kennis ten behoeve van aanbestedingen in de toekomst

104

Zijn langer lopende meerjarenaafspraken met de regio over het openbaar vervoer mogelijk en zo ja, wordt daarnaar gestreefd en hoe krijgt dit in de praktijk vorm? Zo nee, waarom niet?

104

Het maken van lang lopende meerjarenaafspraken met als doel de decentrale overheden vooraf meer zekerheid te bieden over de wijze en de mate van financiering van de exploitatie van het openbaar vervoer, ligt niet in de bedoeling. Inmiddels wordt een wijziging van de verdeelsystematiek voorbereid die de onzekerheid over de financiering voor alle decentrale overheden (als gevolg van de huidige verdeelsystematiek van de zogenaamde opbrengstsuppletie) beperkt tot onzekerheid over de hoogte van het totaal beschikbare budget. Over deze verdeelsystematiek zal ik u op korte termijn separaat informeren: u ontvangt een aangepast kabinetsstandpunt over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen uit het Interdepartementaal Beleidsonderzoek 'Decentralisatie exploitatiesubsidies openbaar vervoer' (IBO OV).

105

Hoe is de voortgang van uitvoering van de beleidsnotitie over toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten(26200 XII, nr. 43)? Is het streven om het stads- en streekvervoer in 2010 en het spoorvervoer in 2030 toegankelijk te maken voor mensen met een handicap nog haalbaar? (medeparaaf SZW)

105

De voortgang van de uitvoering van de beleidsnotitie vordert langzaam doch gestaag. In oktober 2002 is door alle betrokken partijen (ov-autoriteiten, vervoerders en consumenten) een Intentieverklaring ondertekend die inhoudt dat alle partijen verklaren zich te zullen inspannen tot het realiseren van een toegankelijk openbaar vervoer. Geconstateerd kan worden dat de bus met een lage vloer in het stadsvervoer de norm is geworden en dat dit voertuig ook in het streekvervoer steeds meer zichtbaar wordt. De nieuwe trams in Amsterdam en Rotterdam zijn (rolstoel-) toegankelijk, zoals ook de metro's en bijvoorbeeld de Phileas tussen Veldhoven en Eindhoven. In de Achterhoek wordt een goed toegankelijk openbaar bus- en spoorvervoer geëxploiteerd. Eisen ten aanzien van de toegankelijkheid zullen ook onderdeel uitmaken van de concessie die aan NS zal worden verleend. Desalniettemin moet er nog veel gebeuren en zullen met name de ov-autoriteiten nog veel inspanningen moeten leveren. Met hen is het departement dan ook regelmatig over het onderwerp in gesprek. Zie ook het antwoord op vraag 106.

106

Is het nieuwe bus- en treinmaterieel zoals dat vanaf nu wordt aangeschaft in alle gevallen volledig toegankelijk voor gehandicapten? Wordt voldaan aan de nieuwe Europese richtlijn die aangeeft dat vanaf augustus 2003 alle nieuw aangeschafte bussen volledig toegankelijk moeten zijn voor gehandicapten? Zijn alle stations die vanaf nu worden gebouwd of verbouwd, volledig toegankelijk voor gehandicapten? Wordt bij het verlenen van concessies voor personenvervoer de toegankelijkheid voor mensen met handicap in alle gevallen als eis opgenomen en zijn de sancties bij het niet

nakomen door concessiehouders voldoende zwaar en van gelijke orde als sancties op het niet nakomen van andere concessieafspraken?(medeparaaf SZW)

106

Ingevolge richtlijn 2001/85EG dienen alle nieuw op de weg te brengen bussen van Klasse I (stadsbussen) o.a. te voldoen aan de technische eisen die de richtlijn stelt. Dit verplichte gedeelte van deze richtlijn wordt in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd en dientengevolge zullen per 1 januari 2004 geen stadsbussen meer kunnen worden gekentekend en op de weg gebracht die niet voldoen aan de eisen van de richtlijn en dus niet (rolstoel-)toegankelijk zijn. Met de organisaties van constructeurs, vervoerders, ov-autoriteiten en consumenten wordt – en zal nog overleg worden – gevoerd over de toepassing van de toegankelijkheidscriteria van de richtlijn op streekbussen (Klasse II). Alle nieuw te bouwen of grootschalig te verbouwen stations worden gerealiseerd op basis van de Nota Basisstations. In deze nota zijn eisen ten aanzien van de toegankelijkheid opgenomen en derhalve zullen deze stations toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking. Er bestaat geen aanleiding te veronderstellen dat de OV-autoriteiten bij het verlenen van concessies geen gevolg geven aan de eisen van de Wet personenvervoer 2000. Momenteel ontbreken mij gegevens omtrent het sanctie-instrument dat de OV-autoriteiten hanteren.

107

Hoeveel zou in prijspeil 2003 de bijdrage aan het stads- en streekvervoer zijn voor de jaren 2003 tot 2007 indien het beleid van het laatste kabinet Kok onveranderd was gecontinueerd?

107

Deze vraag is onmogelijk te beantwoorden, aangezien het onduidelijk is op welke manier het Kabinet Kok II zou zijn omgegaan met het huidige economische klimaat, en hoe dan de volledige rijksbegroting vorm zou hebben gekregen.

108

Bestaat de begrotingspost 07.01.02 uitsluitend uit subsidies voor het stads- en streekvervoer? Zo niet, wat zijn de overige bestedingen die ten laste van dit artikel komen?

108

In de rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer zijn naast de bijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer verder begrepen de bijdragen met betrekking tot regionaal spoor, bijdragen OV investeringen De Boer en afkoop oude kapitaallasten metro/sneltram.

Binnen het onderdeel Bijdragen lagere overheden zijn tevens voorzien de uitgaven voor OV te water, de verzelfstandiging van de GVB's, VINEX, aanbesteding/ markttoezicht/NMA en mobiliteit voor ouderen en gehandicapten.

Tenslotte worden onder 07.01.02 de exploitatie-bijdragen (WROOV) en de bijdragen en contributies aan internationale organisaties verantwoord.

109

Op welk artikel van welke begroting wordt de opbrengst van de gebruikersheffing voor het spoor geboekt?

109

De inkomsten van de gebruiksvergoeding komen niet bij Ven W, maar rechtstreeks bij ProRail binnen. Mutaties in deze inkomstenstroom bij ProRail worden door VenW gecompenseerd middels mutaties op het Infrastructuurfonds-artikel 01.02.04 'Beheer en onderhoud Rail: realisatie'.

Voor een meer uitvoerige uiteenzetting wordt verwezen naar de toelichting (bladzijde 45) bij dit artikelonderdeel in de begroting 2004 .

110

Waaruit bestaan de 'overige ontvangsten DGP' van artikel 07.03.02?

110

Het gaat hier om ramingen van ontvangsten die verband houden met de afrekeningen van in eerdere jaren verstrekte subsidies en garanties voor spoorvervoer en vervoerstudies.

111

Hoe wordt de handelwijze van de NS beoordeeld om de verhoging van de gebruiksvergoeding direct door te berekenen aan de klant? Worden de NS gehouden aan de maximale jaarlijkse tariefstijging zoals afgesproken in het thans nog geldende overgangscontract?

111

De NS heeft op basis van het Overgangscontract II tariefvrijheid, behoudens voor de gedefinieerde beschermde kaartsoorten 2e klasse. Hiervoor geldt dat de NS per kalenderjaar deze tarieven tezamen gemiddeld met maximaal 2% boven de consumentenprijsindex (CPI) mag verhogen. Die 2% boven CPI mag de NS aanwenden om kosten, zoals de gebruiksvergoeding en de beoogde kwaliteitsverbetering, te kunnen financieren. Daarnaast regelt het Overgangscontract II dat indien de gebruiksvergoeding in enig jaar hoger wordt dan wordt voorzien in het Overgangscontract II de NS deze extra stijging van de gebruiksvergoeding mag doorberekenen in de reizigerstarieven bovenop de overeengekomen tariefontwikkeling. Binnen deze contractuele bepalingen mag de NS derhalve de gebruiksvergoeding doorbelasten in de tarieven. Op basis van de gebruiksvergoedingstarieven en de

nog te ontvangen accountantsverklaring op de juistheid van de tariefberekening door NS, zal ik beoordelen of het tariefvoornemen van de NS binnen de afspraken in het Overgangscontract II blijft.

112

Hoeveel geldt is er tot 2007 beschikbaar voor de OV-chipkaart? Op welk artikel staat dit bedrag geboekt?

112

Zie het antwoord op vraag 38.

113

Wordt de korting op de exploitatiebijdrage voor het ziekteverzuim afhankelijk gemaakt van het huidige ziekteverzuim per regio of vervoerder? Zo niet, wat zijn de mogelijkheden voor vervoerders met een laag ziekteverzuim om aan deze korting te voldoen?

113

Zie het antwoord op vraag 97.

114

Op welke wijze is de motie de Nerée tot Babberich (28 600 nr. 59) over het verminderen van de korting op het stads- en streekvervoer in de verschillende jaren verwerkt? Op welke wijze is door deze motie het bedrag voor deze jaren daadwerkelijk verhoogd ten opzichte van de vorig jaar gepresenteerde begroting voor het jaar 2003?

114

Naar aanleiding van genoemde motie is de taakstelling over de jaren 2003 tot en met 2006 met 100 miljoen euro verminderd:

36 miljoen euro in 2003,

22 miljoen euro in 2004,

21 miljoen euro in 2005 en

21 miljoen euro in 2006; zie kamerstuk 28600 XII, nr. 68 (tweede nota van wijziging d.d.

16 december 2002).

115

Ziet de regering concrete toepassingen voor waterstof in de periode tot 2010? Zo ja welke? Op welke wijze wordt de toepassing van waterstof als onderdeel van het klimaatbeleid ondersteund?

115

Toepassing voor 2010 lijkt nauwelijks mogelijk. Wel zijn diverse proeven en onderzoeken aan de orde. Zo testen in het Europese project Clean Urban Transport for Europe (CUTE) negen Europese openbaar vervoerbedrijven en één Australisch bedrijf de komende twee jaar stadsbussen met een elektromotor.

Bijzonder is, dat deze bussen dankzij een brandstofcel waterstof als energiebron gebruiken. De bussen produceren geen schadelijke uitlaatgassen en door de elektromotor maken ze bovendien minder geluid. In Amsterdam zullen vanaf eind 2003 drie brandstofcelbussen gaan rijden als pilot. In EU-kader vindt uitgebreid onderzoek plaats naar de mogelijkheden die waterstof biedt. Nederland participeert in dat onderzoek.

116

Hoe staat het met de uitvoering van motie 28000 XII nr. 29 ten aanzien van de problematiek van overzetveren? Worden de noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven met betrekking tot veren thans adequaat gedaan?

116

Ik heb de decentrale overheden in het overleg van het nationaal Verkeer- en Vervoer Beraad van 4 april 2002 gewezen op hun verantwoordelijkheden terzake. Ik heb geen inzicht in de investerings- en vervangingsuitgaven daar de meeste bedrijven een privaat karkater hebben. De komende tijd zal ik in samenwerking met IPO een en ander in kaart brengen.

117

Wat zijn de meest recente gegevens over emissies en immissies voor de A20 Vaanplein-Westerlee, de A13 en de A4 Kethelplein-Beneluxplein? Kunnen uitspraken worden gedaan over de haalbaarheid van het ijkjaar 2010 voor deze wegvakken?

117

Momenteel wordt er zowel door Rijkswaterstaat als door VROM een inventarisatie gedaan naar de huidige en toekomstige knelpunten voor luchtkwaliteit (fijn stof en stikstofdioxide). Uit deze twee onderzoeken zal gezamenlijk een lijst van knelpunten worden opgesteld. Verder wil ik u melden dat er binnenkort door de staatssecretaris van VROM een brief zal worden verzonden aan de voorzitter van de Tweede Kamer, waarin de Tweede Kamer geïnformeerd wordt over de aanpak van een aantal knelpunten waar ook in de toekomst niet kan worden voldaan aan de Europese luchtkwaliteitsnormen.

118

Is het waar dat de medische keuring voor sportvliegers is aangescherpt? Op welke wijze is de keuring aangescherpt? Wat is hiervan de achterliggende gedachte? Hoe vaak moeten sportvliegers worden gekeurd? Hoeveel mensen raken door de strengere medische keuring hun vliegbevoegdheid kwijt?

118

De keuringseisen als zodanig zijn sedert 1 oktober 1999 niet aangescherpt. Voor de categorie sportvliegers verschillen de eisen ook niet wezenlijk van de eisen welke vóór 1 oktober 1999 in de Nederlandse wet- en regelgeving zijn opgenomen. Sinds 1 oktober 2002 mogen houders van een bevoegdverklaring TMG (Touring Motor Glider), dan wel een MLA (Micro Light Aeroplane), niet meer worden gekeurd door de bij de Federatie van Sport Medische Instellingen aangesloten artsen. Zij dienen te worden gekeurd door de, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, geautoriseerde luchtvaartgeneeskundigen. Gebleken is dat de bij de Federatie van Sport Medische Instellingen aangesloten artsen de keuringen die hebben plaatsgevonden vóór 1 oktober 2002, niet steeds conform de in de regelgeving genoemde eisen hebben uitgevoerd. Het wel keuren conform de eisen

wordt wellicht beleefd als een aanscherping van de regels. Voor wat betreft de houders van een RPL –G (Recreational Pilot Licence –Glider = zweefvliegbewijs) is het nog tot 1 oktober 2004 toegestaan dat de keuringen worden verricht door de bij de Federatie van Sport Medische Instellingen aangesloten artsen. De keuringsuitslagen zullen door mij alleen worden geaccepteerd indien op grond van de wettelijk vastgestelde eisen is gekeurd. Overigens heeft genoemde Federatie onlangs per brief aangegeven dat de bij haar aangesloten artsen reeds nu – vooruitlopend op de datum van 1 oktober 2004 - de betreffende keuringen niet meer zullen aanbieden. Ook voor zweefvliegers zullen de keuringen nu dus alleen plaatsvinden door de geautoriseerde luchtvaartgeneeskundigen. De keuringseisen voor vliegend personeel zijn voornamelijk internationaal bepaald in het belang van de vliegveiligheid. De eisen zijn in 1999 in de Nederlandse wet- en regelgeving opgenomen. Het toepassen van deze regels in het kader van de vliegveiligheid is evident. N.a.v. de vraag hoe vaak sportvliegers moeten worden gekeurd geldt het volgende.

Tot de leeftijd van 30 jaar	iedere 5 jaar
van 39 t/m 49 jaar	iedere 2 jaar
vanaf de leeftijd van 50 jaar	ieder jaar.

Het is moeilijk in te schatten hoeveel mensen door de strenge medische keuring hun vliegbevoegdheid kwijt raken. Echter op basis van de ervaringen die sinds 1 oktober 2002 zijn opgedaan met betrekking tot de houders van een TMG- en MLA- bevoegdverklaring zal bij een correcte toepassing van de keuringseisen ca. 10 á 15% worden afgekeurd.

119

Is het waar dat er nieuwe wetgeving wordt voorbereid voor Ultra Light Vliegtuigen? Waarom is dit noodzakelijk? Is het waar dat de mogelijkheden voor het vliegen en landen met deze vliegtuigen beperkt wordt? Zo ja, op welke wijze?

119

Het gebruik van ULV's (ook micro light aircrafts, MLA's genoemd) wordt geregeld middels voorwaarden in de luchtwaardigheid en is vastgelegd in de Regeling MLA's en de Beleidsregel ontheffingen MLA's (beide gepubliceerd in de Staatscourant van 1 juli 2003). Er wordt geen nieuwe wetgeving voorbereid voor MLA's. Onderzocht wordt of het mogelijk is op de kleine luchtvaartterreinen gebruik van bepaalde MLA's veilig toe te staan in geval er geen beschikking is over een aparte MLA-baan zoals beschikbaar op Budel en Lelystad. Hierdoor ontstaat er op de andere kleine luchtvaartterreinen de mogelijkheid kleinere, lichtere en stillere vliegtuigen te gebruiken in plaats van de over het algemeen oudere klassieke kleine vliegtuigen. Om dit mogelijk te maken is wel een wijziging nodig van de Regeling MLA's.

120

Op welke wijze houdt de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht op de KLM Luchtvaartschool gezien de conclusies die de Raad voor Transportveiligheid in juni 2003 heeft getrokken naar aanleiding van

een incident op deze school in juni 2000? Welke stappen heeft de Inspectie van Verkeer en Waterstaat inmiddels ondernomen om dergelijke ongelukken in de toekomst te voorkomen? Welke afspraken zijn hierover gemaakt met de luchtvaartschool?

120

De divisie Luchtvaart houdt toezicht op Nederlandse opleidingsinstellingen voor de luchtvaart, conform Nederlandse regelgeving die in JAA-verband is afgestemd (JAR-FCL). De opleidingsinstellingen, waaronder de KLM Luchtvaartschool, worden diverse malen per jaar bezocht door verschillende inspecteurs. Hiertoe wordt jaarlijks een toezichtprogramma opgesteld. Hierbij worden audits en vluchtinspecties uitgevoerd. De afgelopen jaren heeft er, mede naar aanleiding van het ongeval intensief toezicht op de KLM Luchtvaartschool plaatsgevonden, zowel op de vestiging in Eelde als in Florida. Deze inspecties hebben geleid tot een aantal bevindingen, die inmiddels door de KLS zijn opgelost. Geconstateerd is dat de KLM Luchtvaartschool, vooruitlopend op de aanbevelingen van de Raad een aantal maatregelen heeft genomen. Zo is er een Flight Safety Officer benoemd, wordt een Flight Safety Circular uitgegeven, worden regelmatig Flight Safety Briefings aan de leerlingen en instructeurs gegeven en is er een vertrouwenscommissie ingesteld. Na publicatie van de aanbevelingen door de Raad is een en ander met de KLS besproken en is tijdens een audit onder andere de effectiviteit van het huidige veiligheidsmanagementsysteem positief beoordeeld.

121

Is het waar dat vluchten van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan samenkomen op de zogenaamde Pampusroute? Is de veiligheid hiervan onderzocht? Is een andere route mogelijk?

121

De vluchten kunnen samenkomen, als de Zwanenburgbaan en de Polderbaan tegelijkertijd voor starts worden gebruikt en bovendien tegelijkertijd via de Pampus-route zouden vliegen. Door het herstel van de invoerfout wordt die situatie vermeden en vliegen vliegtuigen die via deze route vertrekken vanaf de Zwanenburgbaan. Deze wijze van benaderen van de Pampus route levert het minste risico op.

122

Wie betaalt het opkopen van woningen rondom Schiphol?

122

De kosten van de aankoop van woningen binnen de veiligheids- en geluidsliepzones rond Schiphol worden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorgefinancierd en in principe verhaald op de luchtvaartsector. Een wetswijziging van art. 77 van de Wet Luchtvaart voorziet in de grondslag waarop de kosten kunnen worden verhaald, tot het moment van wetswijziging worden de kosten door Verkeer en Waterstaat betaald. De uitvoering van de aankoop van woningen ligt op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol bij de gemeenten.

123

Hoe kan de conclusie dat de ontwikkeling van een statistisch-causaal model voor de externe veiligheid in de luchtvaart niet haalbaar is worden onderbouwd?

123

Deze conclusie is niet getrokken. Een causaal model kan in combinatie met het bestaande externe veiligheidsrekenmodel wel gebruikt worden voor het externe veiligheidsbeleid. Het bereiken van stand-still groepsrisico bij Schiphol ten opzichte van 1990 is echter niet haalbaar. Het ministerie gaat door met de ontwikkeling van een causaal model samen met de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA). De Kamer wordt hier binnenkort separaat over geïnformeerd middels een voortgangsrapportage over het project Causale Modelling.

124

Welke onderzoekers en instituten hebben zich tot nu toe bezig gehouden met de ontwikkeling van het statistisch causaal model? Wat was de aard van hun onderzoeksopdrachten?

124

Begin 2000 zijn twee studies uitgevoerd, door het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en door RAND corporation, naar de technische en de bestuurlijk/maatschappelijke haalbaarheid van causale modellering van de luchtvaartveiligheid. Deze studies vormden de basis voor een samen met de sector partijen AAS, KLM en LVNL opgesteld Plan van Aanpak Causale Modelling, dat eind 2000 aan de Tweede Kamer is gestuurd. Dit Plan van Aanpak beschreef de eerste fase van het project Causale Modelling, waarin een demo zou worden ontwikkeld. In 2001 zijn vervolgens twee opdrachten aanbesteed voor de ontwikkeling van een demo causaal model. Eén aan Det Norske Veritas (DNV) middels een Europese aanbesteding, met volledige financiering door het ministerie van V&W. En één aan een consortium geleid door het NLR met financiering door FAA.

125

Waarom is gebrek aan draagvlak bij de sector een reden om de ontwikkeling van regelgeving voor de externe veiligheid aan te passen?

125

Er is door de sector aangegeven dat zij, gegeven de resultaten van de demofase van het project causale modellering, onvoldoende vertrouwen hebben in de haalbaarheid van een volledig model en daarom de kosten voor een tweede fase onverantwoord vinden. Zij stappen dus uit het project en leveren in principe geen inhoudelijke bijdrage meer aan een vervolg. Hierdoor is het niet meer mogelijk dat een causaal model Schiphol voor 1 januari 2005, conform de gewijzigde wet luchtvaart operationeel zal zijn. De tevens in de wet opgenomen koppeling van het causale model aan een groepsrisicostandstill wordt daarnaast al sterk betwijfeld.

Uw Kamer zal hier nog over worden geïnformeerd via een brief over de voortgang van het project Causale Modelling en de relatie met betreffende regelgeving Schiphol.

126

Wanneer komt het voorstel tot wijziging van de Wet Luchtvaart naar de Kamer, zoals toegezegd door de minister in de Eerste Kamer?

126

Het betreft het voorstel tot wijziging van de Wet Luchtvaart, waarbij de motie Baarda wordt verankerd. Zoals aangegeven in de brief van 6 maart 2003, wordt het voorstel binnenkort aan de Kamer gezonden. Momenteel wordt een nader rapport opgesteld naar aanleiding van het advies van de Raad

van State. De beoogde inwerkintreding is eind april 2004. Met de motie Baarda zal worden geëvalueerd of aan de randvoorwaarden voor de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel is voldaan.

127

Wat wordt bedoeld met het streven “naar een toename van de benuttingmogelijkheden van het luchtruim voor civiel luchtverkeer van, naar en boven Nederland, afgestemd op de vraag”? Moeten hiervoor de in het Luchthavenverkeerbesluit vastgelegde vliegroutes mogelijk gewijzigd worden? Wordt ook rekening gehouden met buiten de handhavingszones gelegen stiltegebieden, stedelijke gebieden, of wordt slechts afgestemd op de vraag vanuit de luchtvaart?

127

De begrotingspassage heeft vooral betrekking op Europese samenwerking. Gelet op de beperkte omvang van ons luchtruim en het internationale karakter van de luchtvaart is Nederland sterk afhankelijk van de capaciteit in het Europese luchtruim. Nederland voert actief overleg in o.a. Eurocontrolverband en rechtstreeks met buurlanden om capaciteitsknelpunten op te lossen. Dat is van wezenlijk belang voor de capaciteit en de betrouwbaarheid (vertragingen) van routes waar ook verkeer van/naar Nederland gebruik van maakt. Daarbij speelt ook Flexible Use of Airspace een belangrijke rol, oftewel dat civiel verkeer vaker en makkelijker van door militairen beheerd luchtruim gebruik kan maken, op het moment dat dit luchtruim niet actief in gebruik is voor militaire doeleinden. Dit is in andere landen vaak een groter probleem, dan in Nederland. In Nederland zijn hier reeds de nodige afspraken over gemaakt. Met het Ministerie van Defensie wordt ook gesproken over extra mogelijkheden in de toekomst. Ook hiervoor zijn eenduidige internationale invullingen gewenst, omdat routes internationaal op elkaar aan moeten sluiten. Kortom, het Luchthavenverkeersbesluit en de handhavingszone van Schiphol zijn hierbij niet in het geding.

128

Waarom krijgt het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) naast de betaling voor verrichte opdrachten een vaste subsidie? Vanuit welk publiek doel geredeneerd dient de overheid voor het bestaan van het NLR te betalen?

128

Het NLR is een van Grote Technologische Instituten (GTI's) die de overheid van belang acht voor de instandhouding van de kennis-infrastructuur in ons land. In 2004 wordt de uitkomst van de evaluatie brugfunctie GTI's (uitgevoerd door de commissie Wijffels) verwacht op basis waarvan de relatie tussen de overheid en de GTI's opnieuw wordt bekeken. De subsidie aan het NLR, waar ook de ministeries van Economische Zaken, Defensie en Onderwijs Cultuur en Wetenschappen aan bijdragen, wordt verantwoord op het artikel Faciliteren luchtvaartnetwerk. Het NLR bevordert door onderzoek en stimulering van de toepassing van technologische innovaties, voor de luchtvaartsector in Nederland, bijvoorbeeld met betrekking tot de indeling van het luchtruim, het milieu en de veiligheid. Daarnaast verricht de NLR een essentiële rol in het onderzoek van Defensie.

129

Welke andere subsidies dan de subsidie aan het NLR worden door het ministerie ten laste van artikel 10.01.02 verstrekt?

129

De in de begroting opgenomen subsidiebedragen op artikel 10.01.02 betreft alleen de subsidie aan het NLR. Er worden geen andere subsidies ten laste van dit artikel verstrekt.

130

In welke mate draagt het rijk thans nog bij aan de exploitatie van regionale en kleine luchtvaart? Welke bedragen zijn in 2003 in dat kader uitgegeven?

130

Het Rijk heeft de exploitatiesubsidies aan de regionale en kleine velden eind 2001 afgekocht. In 2003 zijn er dus geen exploitatiebijdragen meer verstrekt.

131

Wat is het traject in deze kabinetsperiode voor de privatisering van Schiphol? Waar is de eventuele privatisering van Schiphol van afhankelijk?

131

In verband met vervreemding van aandelen NVLS richt het kabinet zich in eerste instantie op borging van de publieke belangen. Het gaat hierbij met name om de continuïteit van de luchthaven als mainport en het mogelijk misbruik van een economische machtspositie ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen (met name KLM). Een vorig kabinet heeft eerder een wetsvoorstel ingediend waarin additionele publieke regelgeving wordt geïntroduceerd ter waarborging van de publieke belangen. Via een evaluatie wordt bezien of deze waarborgen toereikend zijn. Zonodig zal het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel bij nota van wijziging worden aangevuld. Het kabinet kan in 2004 een besluit nemen mede afhankelijk van de besluitvorming van andere luchtvaartwetsprojecten. Vervolgens is het aan de Kamer om zich uit te spreken over het wetsvoorstel. Daarna kan pas een beursgang plaatsvinden, uiteraard mede afhankelijk van de financiële markt. (Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 49).

132

Op welk artikel staat de subsidie voor de vereniging Nederland Distributieland geboekt? Hoeveel bedraagt dit in 2004?

132

De subsidie voor de vereniging Nederland Distributieland staat geboekt op artikel 03.01.01 (HXII) en bedraagt voor het jaar 2004 € 453.000.

133

Hoeveel dividend verwacht de Staat in 2003 en 2004 te ontvangen van respectievelijk KLM en AAS? Op welk artikel zijn deze bedragen te zien?

133

In 2003 is door KLM € 1.057.500,- aan dividend uitgekeerd. Door NVLS is in 2003 € 31.852.851,01 uitgekeerd. Deze bedragen zijn door de Staat dus reeds ontvangen. Voor 2004 zijn bedragen geraamd voor te verwachten dividenden van KLM van € 1.043.000,- en NVLS van € 29.165.000,-. Vanwege de overdracht van de uitoefening van het aandeelhouderschap van V&W naar Financiën dit jaar, zijn deze bedragen verantwoord op de begroting IXB onder Dividend Staatsdeelnemingen.

134

Hoeveel stoot de luchtvaart in Nederland in de LTO-fase uit aan CO₂, NO_x, fijn stof en PAK's , uitgedrukt in kg per jaar? Hoeveel bedraagt de uitstoot vergeleken met 15 jaar geleden?

134

Op dit moment heb ik niet de beschikking over alle data voor een volledige beantwoording van de vraag. De relevante beschikbare data die enig inzicht geven in de beantwoording van de vraag zijn hieronder opgesomd.

Een splitsing is aangebracht naar de emissies van Schiphol voor meerdere jaren en de emissies van de regionale en kleine velden van luchtvaart in Nederland.

Schiphol

Onderstaande tabel is een weergave van de emissies van het luchtverkeer op Schiphol, voor alle LTO's in ton per jaar. Voor de jaren 2003, 2005 en 2010 zijn de resultaten gebaseerd op een scenario (voor samenstelling van de vloot en inschatting technische verbeteringen).

Tabel 1. Emissies van luchtverontreinigende stoffen van het luchtverkeer op Schiphol (in ton/jaar).

	CO	NO _x	Fijn stof
1990 (herberekend)	15301	12161	651
1995	17571	18651	791
1996	17621	20561	861
1998	23391	22661	881
2003	3311	2920	121
2005	3257	3499	113
2010	37301	44781	14311 afkomstig uit het MER 2003 Hoofdrapport.

Voor de emissies van PAK's zijn geen gegevens bekend. Gegevens over CO₂ zijn voor Schiphol niet meer berekend. Besloten is CO₂ in de wetgeving niet meer mee te nemen, aangezien CO₂ een broeikasgas is en de uitstoot van luchtvaart in internationaal verband moet worden aangepakt. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn enkel luchtverontreinigende stoffen opgenomen die effect hebben op de lokale luchtkwaliteit en zo aan te sluiten bij het Besluit Luchtkwaliteit.

Regionale en kleine velden

In de onderstaande tabel zijn de emissies voor het jaar 2000 van de regionale en kleine velden gegeven. De gegevens zijn afkomstig uit het Datawarehouse Emissieregistratie (<http://www.emissieregistratie.nl>).

Tabel 2. Emissies van luchtverontreinigende stoffen van het luchtverkeer op Regionale en kleine velden (in ton/jaar 2000).

	CO	NO _x	Fijn stof
2000	3445	671	74

135

Hoeveel CO₂ stoten alle uit Nederland vertrekkende vliegtuigen gedurende de gehele reis naar de volgende bestemming ongeveer uit? Hoeveel CO₂ wordt er mondiaal door de luchtvaart uitgestoten (kton per jaar)? Hoeveel bedraagt de uitstoot vergeleken met 15 jaar geleden?

135

De CO₂ emissies van aan Nederland gerelateerde vliegtuigbewegingen van de civiele luchtvaart bedroegen in 2000 10,1 megaton. Deze hoeveelheid is gebaseerd op basis van verkochte brandstoffen in Nederland, en is dus inclusies emissies van buitenlandse vliegtuigmaatschappijen die in Nederland tanken. Indien de emissies worden toegewezen op basis van de uitstoot boven nationaal grondgebied bedroeg de uitstoot van emissies van de Nederlandse civiele luchtvaart in 2000 circa 2,3 megaton. De mondiale luchtvaart produceerde in 2000 circa 686 megaton CO₂. In 1990 bedroeg de uitstoot van de luchtvaart 498 megaton. De jaarlijkse groei in deze periode bedroeg circa 3,2%. Betrouwbare gegevens over de totale mondiale uitstoot na 2000 zijn nog niet beschikbaar, maar zeker is dat door de recessie in de luchtvaart de jaarlijkse groei sterk is afgenomen

136

Wat houdt GIS 3 in, zoals in de brief aan de Kamer van 24 september 2003 over geluidsisolatie is genoemd? Waarom is hierover niets in de begroting opgenomen?

136

De term GIS 3 wordt gebruikt om aan te geven welke woningen op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) voor (bij)isolatie in aanmerking komen. Isolatie op grond van de regelgeving van voor 20 februari 2003 wordt aangeduid met de term GIS 2. In de beantwoording van de Kamervragen is een raming gegeven van de kosten die met de isolatie op grond van het LIB gemoeid zijn. Deze raming was evenwel niet tijdig beschikbaar om beoordeeld in de begroting voor 2004 op te nemen. De kosten zullen in de begrotingsvoorbereiding van 2005 worden meegenomen.

137

Wat was het criterium voor de selectie van woningen voor GIS I? Wat was het criterium voor de selectie van woningen voor GIS II?

137

Het criterium voor selectie van woningen voor GIS fase 1 is het isolatiegebied gedefinieerd door de 40 Ke-contour die in 1986 in het Structuurschema Burger Luchtvaartterreinen (SBL) is vastgelegd. Het isolatiegebied voor GIS 2 is vastgelegd door middel van de 40 ke- en de 26 Laeq-contouren die horen bij de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol (respectievelijk het vier- en het vijfbanenstelsel).

138

Hoeveel woningen moeten er extra geïsoleerd worden als gevolg van de nieuwe regelgeving en de ingebruikname van de Polderbaan? Hoeveel woningen vallen nu, in tegenstelling tot de situatie onder de PKB juist niet meer onder het isolatieprogramma?

138

Op grond van het vigerende Luchthavenindelingbesluit Schiphol komen circa 3500 extra woningen voor isolatie in aanmerking. Circa 1000 woningen vallen in tegenstelling tot de PKB niet meer onder

het isolatieprogramma. Vanwege het besluit tot herstel van de invoerfout bij het MER Schiphol 2003 en daaraan gekoppeld de aanpassing van het Luchthavenindelingbesluit is het aantal en het exacte woningbestand dat voor isolatie in aanmerking zal komen op grond van de nieuwe wetgeving (LIB) nog niet bekend. Te zijner tijd, als het LIB is gewijzigd, is deze informatie beschikbaar.

139

Hoe staat het met de toezegging dat alle woningen die binnen de geluidscontouren van de Polderbaan liggen geïsoleerd zijn?

139

De toezegging betreft de afronding van het isolatieprogramma per 1 november 2003 op grond van de Aanwijzing 5P. Alle 5P gerelateerde woningen zullen per 1 november 2003 door de aannemer gereed gemeld* zijn met uitzondering van:

- a. 50 woningen die in uitvoering zijn, maar volgens de planning niet voor 1 november 2003 gereed konden zijn. Deze woningen zijn allen gereed voor 31 december 2003
- b. 190 woningen waarvan de eigenaar tijdens de ontwerpfase geen overeenstemming met het Rijk heeft kunnen bereiken over de te verrichten isolatiewerkzaamheden en in bezwaar is gegaan. De juridische afwikkeling van het bezwaar is gebonden aan termijnen waardoor, buiten de schuld van het Rijk, de woning niet tijdig geïsoleerd kan worden. Gedurende de uitvoering zijn tijdens de isolatiewerkzaamheden in 121 woningen, vooraf niet waarneembare, constructieve problemen geconstateerd die eerst moeten worden opgelost alvorens de isolatiewerkzaamheden verder kunnen worden afgerond. Het herstel van deze problemen vereist aanzienlijk meer tijd dan vooraf voor de isolatie van de woning is gepland en kon worden voorzien.

Binnen de 5 P-contour zijn 118 woningen aanwezig waaraan mogelijk bij-isolatie moet worden uitgevoerd. Deze woningen zijn reeds in GIS I geïsoleerd. Nadat de isolatie is afgerond zal de isolatie rond de andere banen worden afgemaakt. Het herstel van de invoerfout in het MER Schiphol 2003 betekent dat het Luchthavenindelingbesluit Schiphol opnieuw moet worden vastgesteld. Nadat het Luchthavenindelingbesluit (LIB) opnieuw is vastgesteld zal bekend zijn welke woningen op grond van het LIB voor (bij)isolatie in aanmerking komen. Momenteel is een studie gaande naar een organisatiestructuur in nauwe samenwerking met de luchtvaartsector waarin de isolatiewerkzaamheden worden uitgevoerd. Note: * = Gereed melding houdt in dat de woning geheel is voorzien van isolatie

140

Welke juridische contracten zijn ten aanzien van duurzame luchtvaart aangegaan waardoor voor 2004 een 100% juridische verplichting geldt (voor € 110.224.000) en voor de verdere jaren een 98%-verplichting?

140

Alle uitgaven die gedaan worden in het kader van Beperken van de geluidshinder luchtvaart, (geluidsisolatie, klachtenafhandeling, woonschepen, schades) zijn juridisch verplicht. Omdat deze uitgaven het leeuwendeel van de uitgaven voor Duurzame luchtvaart vormen is het aandeel van de juridisch verplichte uitgaven zo hoog. Daarnaast is de bijdrage aan de CROS (Commissie Regionaal

Overleg luchthaven Schiphol) voor vijf jaar toegezegd en zijn de bijdragen van de overheid aan de milieucommissie's (art 28) opgenomen.

141

Is het proces van de PKB Oppervlaktedelfstoffen stopgezet?

141

Het proces van de PKB Oppervlaktedelfstoffen is stopgezet. In de brief aan de Tweede Kamer van 23 mei 2003 (TK 2002-2003, 28 600 XII nr. 114) heb ik aangegeven deel 3 van het Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen II niet meer uit te brengen.

142

Is in de begroting geld gereserveerd voor het Hoogwater informatie systeem (HIS) dat onderdeel is van het onlangs afgesloten Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)?

142

Ja, in de begroting van V&W is al een aantal jaren geld gereserveerd voor het HIS.

143

Hoe verhoudt de opmerking dat een kabinetsstandpunt over noodoverloopgebieden in voorbereiding is zich tot hetgeen hierover in de VROM-begroting wordt opgemerkt?

143

Ook in de VROM-begroting wordt (in artikel 8.2.16) melding gemaakt van de voorbereiding van het bedoelde kabinetsstandpunt en de bijdrage hieraan van de minister van VROM. De VROM-begroting benadrukt dat er ondanks uitvoering van diverse hoogwatermaatregelen – behorend bij programma's als Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken – altijd een kans op een overstroming in het rivierengebied resteert. Dit vormt de essentie van het kabinetsstandpunt dat interdepartementaal wordt voorbereid. Het kabinet zal ingaan op dit zogeheten restrisico en vaststellen of de huidige rampenbestrijding adequaat is ingericht op beheersing van grootschalige overstromingen vanuit de rivieren. Het concept noodoverloop maakt hier deel van uit.

144

Kan de opmerking dat naar verwachting alle primaire waterkeringen in 2025 weer aan de norm voldoen worden toegelicht? Worden hiermee inderdaad alle primaire waterkeringen bedoeld? Zo nee, welke dan wel?

144

De passage op p. 202 geeft de verwachting weer indien er niet extra geïnvesteerd zou worden in het op sterkte brengen van de primaire waterkeringen. Teneinde de primaire waterkeringen in 2015 weer aan de norm te laten voldoen, wordt een additionele investering voorzien van in totaal € 575 mln tot en met 2015. De dekking van deze intensivering tot en met 2010 ten bedrage van € 225 mln is onderdeel van de herprioritering binnen het Infrafonds. (zie ook p.10 en p.59 van de ontwerpbegroting Infrafonds)

145

Wat zijn de resultaten van de visitatie Waterbeheer 21e eeuw die in mei 2003 zou zijn afgerond en hoe werken die door in de begroting van 2004 en verder?

145

De resultaten van de beleidsvisitatie Waterbeheer 21e eeuw bestaan uit aanbevelingen om complexe beleidsprocessen te verbeteren. Het instrument beleidsvisitatie is geïntroduceerd als kwaliteitsinstrument voor de rijksoverheid en is gericht op processen, niet op inhoud van beleid. Er is geen relatie tussen de resultaten van de visitatie en de begroting van 2004 en verder.

146

Kan worden aangegeven welke percentage van de Limburgse kaden in 2003 aan de norm van 1:1250 voldoet? Welk percentage wordt in 2004 beoogd?

146

De gehanteerde norm voor de Limburgse kaden is niet 1:1250 maar 1:250. De planning is om voor 2006 een bescherming van 70% (van de uiteindelijk te beschermen bevolking) te bieden hetgeen betekent dat dan de kades van Venlo, Roermond en Gennep op orde moeten zijn. In totaal betreft het hier 39,5 km kade, waarvan thans 4 km op orde is. In 2004 wordt 20-25 km kade op orde gebracht. Eind 2005 zal de totale lengte van 39,5 km op orde zijn.

147

Waarom kan pas voor de begroting van 2006 worden overgegaan tot splitsing van de prestatie-indicatoren voor het beleidsartikel veiligheid water verdeeld naar de geherdefinieerde doelen?

147

De herdefiniëring die in de begroting van 2004 is doorgevoerd betreft een regionale verdeling (kust en IJsselmeergebied, rivierengebied). De prestatie-indicator is gebaseerd op gegevens die uit de toetsing van de primaire waterkeringen komt. De beoogde regionale verdeling is niet uit de 1e toetsing te halen, maar kan wel met de 2e toetsing, die naar verwachting in 2006 gereed komt, worden meegenomen. Er wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een jaarlijks voortschrijdend meerjarenprogramma dijkversterkingen primaire waterkeringen. Aan de hand van dit programma kan de voortgang van de dijkversterkingen per jaar bekeken worden.

148

Wordt de Kaderrichtlijn Water conform de Europeesrechtelijke termijn geïmplementeerd?

148

Ja. De juridische implementatie van de verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water zal geschieden middels wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de waterhuishouding (Wwh). Het voorstel voor een wetwijziging is in behandeling bij de Tweede Kamer; de nota naar aanleiding van het verslag zal binnenkort worden uitgebracht. Als de Tweede en de Eerste Kamer de behandeling voor het kerstreces afronden, kan de wet eind 2003 in het Staatsblad worden gepubliceerd. Diverse inhoudelijke zaken (waaronder milieukwaliteitsnormen) zullen na 2003 bij AmvB worden vastgesteld.

149

Vindt er structureel overleg plaats met maatschappelijke organisaties over de implementatie van de Kaderrichtlijn Water? Zo ja, met welke organisaties?

149

De Kaderrichtlijn Water kent de verplichting tot publieke participatie. Deze bepaling houdt een sterke inspanningsverplichting in om het publiek actief te betrekken bij de uitvoering van de Richtlijn, meer in het bijzonder bij de totstandkoming van de stroomgebiedbeheersplannen. Het maatschappelijk middenveld adviseert de overheid op diverse manieren. In het Overleg Water- en Noordzeeaangelegenheden (OWN) zijn diverse maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd. Het OWN is bezig met een vernieuwingsslag. Ook in de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) zijn de maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd. Op regionaal niveau zijn maatschappelijke organisaties betrokken geweest bij de discussies rond WB21 en de reconstructie landelijk gebied. Onder de nieuwe organisatie van de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water (WB21 en KRW) is nog geen vorm gekozen voor betrokkenheid van het publiek. Een eenvoudige, transparante structuur voor landelijke en regionale betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld c.q. het publiek wordt aanbevolen.

150

Hoe staat het met de inventarisatie van bestaand beleid inzake waterkwaliteit? Bij welke (chemische, biologische) normen is verscherping van beleid te verwachten?

150

Met het oog op het opstellen van stroomgebiedbeheersplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems die uiterlijk in 2009 gereed moeten zijn, wordt op dit moment gewerkt aan een toestandsbeschrijving van deze stroomgebieden. Deze dient eind 2004 gereed te zijn. In de periode tussen 2004 en 2009 worden vervolgens de te realiseren (chemische en biologische) normen definitief vastgesteld en opgenomen in de stroomgebiedbeheersplannen. Voor de zogenaamde prioritairere stoffen vindt dit in Europees verband plaats. Voor de overige chemische en biologische normen is dit een taak van de afzonderlijke lidstaten, met dien verstande dat rekening gehouden moet worden met activiteiten gericht op internationale harmonisatie van normen in EU-verband en internationale stroomgebieden. Het is op dit moment nog te vroeg om aan te geven voor welke stoffen een verscherping van het beleid noodzakelijk is om de nog vast te stellen normen tijdig te realiseren.

151

Waaruit bestaat de impuls voor het Deltagebied, waarover nog in 2003 zal worden besloten? Waar is het voor deze impuls benodigde geld in de begroting te vinden?

151

Er lopen in het Deltagebied diverse processen om te komen tot een verbetering van de kwaliteit van het watersysteem. Eén daarvan betreft het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen teneinde een zoet-zoutgradiënt op het Haringvliet te bewerkstelligen, die het bovendien mogelijk maakt voor trekvissen om de Haringvlietsluizen stroomopwaarts te passeren. Er is € 35 miljoen gereserveerd binnen het programma Herstel en Inrichting Rijkswateren (IF, V&W), waarbij ook gebruik gemaakt wordt van het deelprogramma 'Versnelling Herstel en Inrichting rijkswateren' onder ICES2 Natte Natuur (LNV). Er wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een planstudie. Op basis daarvan zal een definitief besluit genomen worden. Dit zal naar verwachting medio 2004 plaatsvinden. Verder is

begin oktober 2003 de verkenning 'Oplossingrichtingen Volkerak-Zoommeer' afgerond. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal met de bestuurlijke partners bezien of een planstudie uitgevoerd zal worden.

152

Hoe beoordeelt de regering thans de noodzaak van een integrale waterwet?

152

Zoals in het hoofdlijnen akkoord is aangegeven is een van de prioriteiten minder regels. Het realiseren van een Integrale Waterwet, waarbij een aantal nu zelfstandige wetten worden samengebracht en gemoderniseerd, past in dat voornemen om te komen tot minder regels.

153

Wanneer verschijnt de kabinetsreactie ten aanzien van de voorstellen van de commissie Togtema over de financieringsstructuur van waterschappen?

153

De bedoelde kabinetsreactie zal deel uitmaken van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Bekostiging waterbeheer. Dit kabinetsstandpunt is in voorbereiding en zal zo spoedig mogelijk, naar verwachting nog dit jaar, aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

154

Hoe verhoudt de geringe extra inzet voor waterbeheer ten bedrage van 100 miljoen euro zich tot de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water?

154

Voor de korte termijn (2003-2007) is de investeringsopgave voor het regionaal systeem geraamd op ca 1,3 miljard euro. Dit betreft 780 miljoen euro waterbeheer gerelateerde uitgaven, en 520 miljoen meekoppeling van andere belangen (bijlage 5 NBW). De investeringen komen primair voor rekening van provincies, gemeenten en waterschappen, reguliere budgetten van het Rijk, EU-subsidieregelingen en eventuele derden (meekoppeling). Om een impuls te geven aan de aanpak van regionale wateroverlast stelt het Rijk ten behoeve van de uitvoering daarvan als co-financiering voor de periode 2003-2007 eenmalig in totaal 100 miljoen euro beschikbaar.

155

Accepteert de ICAO de vertraging van twee jaar in de certificering van de Nederlandse luchthavens?

155

In het systeem van ICAO zijn de Contracterende Staten soeverein. Dat wil zeggen dat men niet verplicht is de ICAO voorschriften nationaal over te nemen en te implementeren, mits men dit echter aan ICAO (en daarmee de rest van de wereld) mededeelt. Een mededeling met een dergelijke strekking wordt een ``difference`` genoemd. Ten aanzien van de certificering van luchtvaartterreinen heeft Nederland geen difference ingediend. Bij de beantwoording van de State Letter van ICAO met het voorstel om voorschriften voor het certificeren van luchtvaartterreinen op te nemen heeft Nederland er op gewezen dat de termijn november 2003 erg krap is en waarschijnlijk niet gehaald zal worden. Aangezien het verstrekken van een certificaat geen doel op zichzelf is, maar het gaat om het hebben van een werkend veiligheidsmanagementsysteem heeft Nederland besloten beide elementen in één keer te realiseren. Omdat Nederland wel accoord gaat met het principe van certificeren, maar de termijn van 2003 niet haalt, zal Nederland dit feit aan ICAO vermelden door middel van een notificatie. Dit is voor ICAO acceptabel. Naar verwachting zijn in november 2005 alle Nederlandse aangewezen luchtvaartterreinen gecertificeerd. Het halen van deze termijn is echter mede afhankelijk van de inspanningen van de luchtvaartterreinen, want zij moeten zorg dragen voor een acceptabel veiligheidsmanagementsysteem.

156

Waardoor wordt de verhoging van het budget voor het regeringsvliegtuig van 3,7 miljoen naar 5 miljoen euro verklaard?

156

Het budget voor 2004 is verhoogd omdat Nederland in de 2e helft van dat jaar voorzitter van de EU is. De leden van het kabinet zullen dan veelvuldiger gebruik maken van het regeringsvliegtuig. Dit brengt hogere kosten met zich mee.

157

Worden er voor het regeringsvliegtuig op Valkenburg landingsrechten betaald?

157

Er worden voor het regeringsvliegtuig op Valkenburg geen landingsrechten betaald omdat het een militair vliegveld is. Hiervoor worden geen landingsrechten gehanteerd.

158

Waarom is slechts €10 mln van de €18 mln voor veiligheid openbaar vervoer uit het amendement Alblas (28600 XII nr. 23) in de begroting opgenomen? Waaruit bestaat de dekking?

158

In plaats van € 18 mln is abusievelijk € 10 mln opgenomen. Bij het totaal van de nieuwe mutaties is overigens wel van de € 18 mln uitgegaan. De dekking is gekomen via her-allocatie van middelen binnen de begroting van VenW.

159

Wanneer – voorafgaand aan de begrotingsbehandeling V&W - ontvangt de Tweede Kamer de alternatievenstudie voor het project Hart voor Dieren inclusief de kabinetsreactie hierop?

159

Genoemde motie en amendement zijn in de begroting verwerkt. Een bedrag van €6mln per jaar over de periode 2004 t/m 2008 is uitgetrokken voor dit project en overgeheveld naar de begroting van VROM als coördinerend ministerie (zie pag. 17 IF, post 8 en pag 287 ontwerpbegroting VROM (XI), mutatie d. art. 6).

De coördinerende minister van VROM zal rond medio oktober 2003 de Kamer per brief informeren over de alternatievenstudie ``Hart voor Dieren`` en over het standpunt dat zij, in overleg met de andere betrokken ministers, daarover inneemt.

160

Wat is in de Ministerraad van 22 augustus 2003 afgesproken over de verdere uitwerking van de taakstelling?

160

In de ministerraad van 22 augustus 2003 is een aanvullend pakket maatregelen afgesproken. Voor VenW betekende dit de invulling van een intertemporele compensatie op infrastructuur en een aanvullende efficiencytaakstelling op de ZBO's Prorail en Dienstwegverkeer. De taakstelling op ZBO's staat in de ontwerp-begroting 2004 geparkeerd op artikel 20 Nominaal en onvoorzien (zie pagina 334, mutatie nr. 6). De definitieve verwerking hiervan vindt plaats bij eerste suppletore wet 2004.

De intertemporele compensatie is in zijn geheel zichtbaar op pagina 331 van de ontwerpbegroting (mutatie nr. 23). De definitieve invulling hiervan heeft plaats gevonden binnen het infrastructuurfonds en maakt onderdeel uit van de herprioritering binnen het fonds (zie tabel op pagina 10 van de infrastructuurfondsbegroting).

161

Hoe moet het tekort bij nominaal en onvoorzien gelezen worden? Indien dit bedoeld is als taakstellend, kan worden aangegeven waarop de regering denkt te gaan bezuinigen opdat dit gehaald wordt?

161

Het tekort bij nominaal en onvoorzien betreft een (geparkeerde) taakstelling. Tot deze taakstelling is besloten in de ministerraad van 22 augustus jl. en betreft een efficiencytaakstelling op ZBO's (Prorail en Dienstwegverkeer). De definitieve invulling zal bij eerste suppletore wet 2004 plaatsvinden. Hierna zal het beeld op dit artikel weer positief zijn.

162

Waarom is de toevoeging van 50 mln euro aan het project Combitunnel Nijverdal niet in het MIT verwerkt? Is het waar dat de regio dit geld ook aan andere infrastructuurprojecten wil besteden, waardoor de Combitunnel alsnog deels boven de grond wordt aangelegd? Zo ja, welke maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen?

162

De besluitvorming over de motie Oplaat is door mijn voorganger aan mij overgelaten en door de herprioritering als gevolg van de financieel-economische situatie van het land uitgesteld tot na de derde dinsdag van september. U constateert terecht dat de bijlage moties en toezeggingen bij de begroting en het MIT-projectenboek voor wat betreft dit project niet consistent zijn. De zinsnede 'Het ontbrekende budget (€50 mln.) wordt toegevoegd in de periode 2011-2013' is ten onrechte in de begroting opgenomen, vandaar ook dat dit niet is verwerkt in het MIT-projectenboek. Inmiddels ben ik tot de conclusie gekomen geen extra 50 mln. euro toe te willen kennen aan de combitunnel Nijverdal. Daaraan liggen de volgende argumenten ten grondslag:

- De overstap van het oorspronkelijke principeplan naar het huidige 'versoberde' combiplan is al een enorme verbetering voor de leefbaarheid in de gemeente. Door deze overstap stopt VenW al € 45 mln. meer in het project dan oorspronkelijk bedacht. Daarmee zijn de kosten voor het project bij Nijverdal verhoogd van € 94 mln. naar € 149 mln. (bijdrage regio is € 10 mln.). De kosten van de oplossing staan daarmee al niet in verhouding tot het probleem. Nog eens € 50 mln. extra voor een nog betere inpassing maakt het buitenproportioneel.
- In tijden van bezuinigingen kan geld beter worden besteed dan voor het iets lager leggen van een tunnel. Nog meer extra geld toekennen aan dit project betekent dat er minder geld overblijft voor wezenlijke bereikbaarheidsproblemen van economische centra.
- Er treedt voor het grootste deel van de bewoners nauwelijks verschil op met de huidige situatie [kan worden ondersteund met visualisatie]. Voor sommige bewoners zal het uitzicht iets verslechteren, maar voor andere bewoners wordt het uitzicht zelfs beter dan de huidige situatie, omdat met het combiplan ook de trein in een tunnel wordt gelegd.
- Ik wil geen extra beslag leggen op de middelen na 2010.

Het is bij mijn weten niet zo dat de regio de extra € 50 mln. zou willen besteden aan overige projecten in de regio. Uit het voorontwerp bestemmingsplan van de gemeente blijkt echter wel dat de gemeente allerlei wensen heeft ter verdere verfraaiing van het project. Dit zijn onder andere een ellipsvormige rotonde in plaats van een t-splitsing bij Dalzicht, een volledig ondergrondse verkabeling, het verplaatsen van het station, een uitgebreide overbrugging van de Regge, een andere aansluiting aan de Noord-Zuid-zijde; allemaal zaken die extra zijn ten opzichte van de eerdere plannen. Daarnaast blijkt uit het voorontwerp bestemmingsplan dat de gemeente genoeg wil nemen met de maximale hoogte van de tunnel zoals hij in december 2002 ook al door RWS is voorgesteld conform het huidige budget, met daarbij uiteraard de gezamenlijke wens om tijdens de aanbesteding de tunnel zoveel als

mogelijk omlaag te brengen. Dit was ook al de afspraak voor het vorige MIT-overleg. Wel wil de gemeente voor de extra € 50 mln. een dak op de verdiepte bak voor het spoor.

163

Op welke manier wordt de motie Luchtenveld over verplichte zijafscherming (28600 XII nr. 119) uitgevoerd?

163

Over de uitvoering van de motie Luchtenveld over verplichte zijafscherming (28600 XII nr. 119) heb ik de Tweede Kamer onlangs per brief van 13 oktober 2003, kenmerk DGP/WV/U.03.03175, over de stand van zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid, op de hoogte gesteld. Ik verwijs naar paragraaf 2.2.1. van deze brief.