

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
17 december 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DBS/2004/5977	-
Onderwerp	
Reactie op moties en amendementen begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat	

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, mijn reactie op de moties en amendementen die zijn ingediend tijdens de begrotingsbehandeling V&W. Het leek me goed mijn eerdere reacties tijdens het debat kort samen te vatten en te bundelen in deze brief en deze voor de stemmingen aan uw Kamer te sturen.

Per motie of amendement is aangegeven wat mijn reactie is, of deze wordt overgenomen, ontraden, dan wel zie als ondersteuning van mijn beleid. In een enkel geval laat ik het oordeel aan de Tweede Kamer over.

Moties

Motie van de leden Dijkema en Hofstra; verzoekt de regering het platform te vragen een nader voorstel te doen over technische maatregelen voor de start van kilometerheffing en een advies te laten uitbrengen over oormerking van autobelastingen voor infrastructuur; de minister wordt verzocht een start te maken met beprijzen in deze kabinetsperiode (29800 XII, nr. 14)

Ten aanzien het eerste element (de technische maatregelen) kan ik vaststellen dat dit expliciet is meegenomen in de taakopdracht van het Platform. Met betrekking tot het oormerken van autobelastingen heb ik toegezegd dat ik dat, ook al is hiertoe voldoende ruimte geboden in de taakopdracht, expliciet meegeef aan het platform.

Ten aanzien van het verzoek in deze kabinetsperiode een start te maken met beprijzen wil ik de rapportage van het platform afwachten en deze vervolgens verwerken in PKB deel 3 van de Nota Mobiliteit die het komend voorjaar verschijnt.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Daarna ga ik graag met uw Kamer het debat hierover aan. Het moment van invoering van prijsbeleid wordt sterk bepaald door onder meer de voorstellen van het platform over de aard en de wijze van betalen voor mobiliteit. Een oordeel over de invoeringsdatum is op dit moment dus niet mogelijk. Het oordeel over deze motie laat ik over aan uw Kamer.

Motie Dijksma c.s. waarin de regering gevraagd een experiment te starten in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen (waarin opgenomen WVG, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer) (29800 XII, nr. 15)

Er is reeds een initiatief genomen om de mogelijkheden van bundeling van specifieke vervoersvoorzieningen te bezien. Hierover wordt ook een kabinetsstandpunt voorbereid onder leiding van het ministerie van VWS in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning. De planning is dat u daarover in 2005 jaar wordt geïnformeerd. Uw verzoek voor een concreet experiment zal ik hierin meenemen en bespreken met de betrokken decentrale overheden en vervoerders. Binnen mijn (op onderdelen) beperkte sturingsmogelijkheden in deze zal ik mij inzetten voor meer doelmatige en gebruiksvriendelijke vormen van collectief vervoer. De motie wordt gezien als een ondersteuning van het kabinetsbeleid.

Motie van de leden Dijksma en Van Hijum gevraagd wordt om in internationaal verband te streven naar een zwarte lijst van agressieve vliegtuigpassagiers, en hierover in Europees verband met vervoerders in overleg te treden onderwerp te agenderen in Transportraad (29800 XII, nr. 16)

De motie is ingetrokken na mijn toezegging dat ik zal bezien of er in internationaal verband steun te vinden is voor zwarte lijst (loopt via ICAO). Agendering in Transportraad was zonder gedegen voorbereiding niet meer mogelijk. Wel is het reeds onder de aandacht gebracht van Luxemburg als zijnde de volgende EU-voorzitter.

Motie van de leden Hijum en van Dijksma verzoekt om te komen tot een uniform boetesysteem voor zwartrijders en tot een treinverbod voor notoire zwartrijders en agressieve reizigers (29800 XII, nr. 17)

Recent is al een aantal maatregelen genomen om het zwartrijden te verminderen (landelijk reisverbod, uniforme aanpak zwartrijden bij invoering chipcard en tourniquets). Ik zal nogmaals toetsen of de regels nog uniformer kunnen, maar hier en daar is lokaal maatwerk nodig bij stad- en streekvervoer. In het voorjaar van 2005 kan ik uw Kamer de uitkomsten van het onderzoek naar zwartrijden doen toekomen. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en neem deze over met de kanttekening van de mogelijkheid voor lokaal maatwerk.

Motie van het lid Van Hijum verzoekt om het in zijn geheel overhevelen van beschikbare budgetten voor exploitatie van de contractsectorlijnen en compensatie gebruiksvergoeding bij decentralisatie. Verder te streven naar decentraliseren beheer spoorlijnen met exclusieve regionale functie (29800 XII, nr. 18)

Het huidige begrotingsbedrag (€ 46 mln, bestaande uit € 33 mln exploitatie en

€ 13 mln gebruiksvergoeding) blijft beschikbaar voor de decentrale overheden. De intentie is verder binnen dit begrotingsbedrag het huidige voorzieningenniveau tot aan het moment van decentralisatie te handhaven. Het tweede gedeelte van de motie (beheer) loopt mijns inziens op de zaken vooruit; het lijkt verstandiger eerst ervaring op te doen met de decentralisatie van het beheer bij Randstadrail. Als dat goed verloopt, zal dan gekeken worden hoe verder hiermee om te gaan (waarbij dan onder andere een aanpassing van het wettelijk kader noodzakelijk zal zijn indien overdracht van beheer aan de orde is). De Tweede Kamer wordt gevraagd de motie voor het tweede deel aan te passen conform het hierboven gestelde.

Motie van de leden Van Hijum en Van der Ham verzoekt begin 2005 een concreet voorstel ter verbetering van de Kustwacht voor te leggen.(29800 XII, nr. 19 herdrukt)

Begin 2005 zal een plan van aanpak worden gestuurd ter verbetering van de aansturing van de Kustwacht. Waar de motie vraagt om de verantwoordelijkheid voor de Kustwacht onder te brengen bij één ministerie, loopt de motie vooruit op de conclusies van overleg dat plaatsvindt naar aanleiding van de recente evaluatie en dat nog wordt uitgebreid naar aanleiding van de verwachte aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Met deze kanttekening wordt het oordeel over deze motie overgelaten aan de Tweede Kamer

Motie van de leden Van Lith en Boelhouwer, verzoekt het budget noodoverloopgebieden toe voegen aan budget voor ruimte voor de rivier (29800 XII, nr. 20)

De overweging van Van Lith dat gekozen moet worden voor duurzame oplossingen wordt ondersteund. Vanwege samenhang tussen noodoverloop en Ruimte voor de Rivier wordt voorgesteld de discussie te voeren over de voorstellen in PKB deel 1 van de Ruimte voor de rivier dat in mei 2005 naar de Tweede Kamer komt. Verzocht wordt de motie aan te houden tot discussie over deel 1.

Motie van de leden van Lith en Volkerak verzoekt in de planstudie naar oplossing blauwalgen in Volkerak-Zoommeer prioriteit te geven aan: (29800 XII,nr. 21)

1. mogelijkheden inlaten zout water
2. duurzame zoetwatervoorziening landbouw
3. kba huidige/benodigde infra tbv scheiding zout en zoet water.

De startnotitie van de planstudie/MER Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer bevat de elementen waar in de motie om gevraagd wordt en deze punten zullen een belangrijke plaats krijgen in het MER. Zo is het alternatief Zout één van de twee te onderzoeken alternatieven. In dit alternatief zal het zoute water vanuit de Oosterschelde via het Krammersluizencomplex en/of een doorlaatmiddel in de Philipsdam worden ingelaten. Tevens is aangegeven dat in het MER aandacht zal worden besteed aan alternatieven voor de toekomstige zoetwatervoorziening voor de landbouw. Tenslotte is ook in de startnotitie opgenomen dat er een kosten-batenanalyse (KBA) uitgevoerd zal worden. Daarbij dient vanzelfsprekend ook het zoet-zoutscheidingsysteem in de Krammersluizen meegenomen worden. De planstudie/MER is naar verwachting medio 2006 gereed. Motie wordt overgenomen

Motie van de leden Hermans en Hofstra (29800 XII, nr. 22) verzoekt te bewerkstelligen dat de kosteneffectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn wordt vervaardigd.

Er is een IBO onderzoek gestart naar de economische afwegingen bij onderhouds-inspanningen. Dat onderzoek (de zogenaamde IBO Beleid en beheer Rijksinfrastructuur) richt zich op de efficiency-afwegingen binnen spoor, rijkswegen en rijksvaarwegen. Het CPB maakt deel uit van de werkgroep. Ik stel uw Kamer voor, de motie aan te houden tot dat ik uw Kamer het rapport heb toegestuurd.

Motie van het lid Hofstra met het verzoek om een integraal plan op te stellen voor algemene herijking en versoepeling bestaande regelgeving en dat z.s.m. aan Tweede Kamer voor leggen (29800 XII, nr. 24)

Er loopt een aantal trajecten tot herziening van bestaande wetgeving (Tracéwet, WRO, WMB). Daarin komt een groot aantal zaken voor die in de motie worden aangehaald. Daarnaast wordt in het kader van administratieve lastenvermindering gekeken naar mogelijkheden van verdere vereenvoudiging en stroomlijning. Ik stel voor de inhoud van de motie in dit traject mee te nemen. De motie wordt gezien als ondersteuning van beleid

Motie van het lid Hofstra en Hermans (29800 XII, nr. 25) verzoekt de regering om:

- 1. Maatregelen te nemen zodat de filezwaarte in 2007 niet hoger is dan in 2003.**
- 2. Daarbij hanteren van scherpere prestatienormen voor RWS/ProRail**
- 3. Procedures en regels zodanig te stroomlijnen dat goedkoper en sneller kan worden gewerkt en dat PPS effectief mogelijk wordt**
- 4. Substantiële bedragen vrij maken voor vergroting wegcapaciteit, te beginnen in 2005.**
- 5. De kamer hierover te informeren bij Voorjaarsnota.**

Ten aanzien van de filezwaarte wordt opgemerkt dat de inzet er op gericht is files te verminderen. In de periode 2004-2007 stijgt het budget voor de verbreding van bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen jaarlijks. Er is er in deze periode in totaal €5,4 miljard beschikbaar. Met dat geld worden de belangrijkste fileknelpunten uit de filetop 50 aangepakt, onder andere via 150 km spits- en 160 km plusstroken, waardoor de filezwaarte op die plekken vermindert. Het is evenwel, gelet op de groei van het verkeer en tijdsduur voor de aanleg van infrastructuur niet realistisch de filezwaarte in 2007 in algemene zin niet te laten stijgen ten opzichte van 2003. Dit deel van de motie is niet uitvoerbaar.

Voor RWS/ProRail worden al scherpe prestatienormen ontwikkeld. Voor het stroomlijnen van procedures verwijs ik naar reactie op motie nr. 24. Voor wat betreft het stroomlijnen van procedures voor PPS geldt dat er in het kader van Taskforce PPS een aantal acties is gestart om belemmeringen weg te nemen. Zo wordt er een handboek DBFM (Design Build Finance Maintain) en een standaard DBFM-contract opgesteld. Tevens wordt er een werkwijzer opgesteld voor de vervlechting van de Tracéwet- en aanbestedingsprocedure waardoor de markt in een vroeg stadium ingeschakeld kan worden bij projecten. Voor wat betreft de ophoging van het budget

voor de vergroting van de wegcapaciteit wegen wordt hier verwezen naar de brieven inzake de "Uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIT en de mogelijke aanwending van middelen uit het amendement van Van Hijum" (DGP/WV/U04.03631) en de "Verwachte aanbestedingsresultaten" (V&W/FEZ/2004/1632). In dit kader wordt het mogelijk om additionele wegprojecten uit te voeren en wegprojecten die nu voorzien zijn in de periode na 2010 naar voren te halen. Als dit deel van de motie in deze zin mag worden geïnterpreteerd, zie ik haar als ondersteuning van mijn beleid.

Motie van het lid Gerkens c.s. gevraagd wordt een stappenplan op te stellen tot substantiële vergroting van het aandeel binnenvaart in de gehele transportsector. (29800 XII,nr. 26)

In begroting zijn middelen gereserveerd voor zowel aanleg als beheer en onderhoud, tevens was er een extra impuls via het kwartje van Kok. Tevens zijn er in de begroting extra middelen vrijgemaakt voor ondersteuning aantal kernactiviteiten ten behoeve van binnenvaart. In het kader van de Nota Mobiliteit in de periode 2010-2020 €10,4 mrd beschikbaar. Tot slot is in EU-verband gepleit voor een actieprogramma binnenvaart. Een stappenplan zoals motie vraagt is niet nodig. Motie wordt ontraden

Motie van lid Gerkens (29800 XII,nr. 27) gevraagd wordt onderzoek te doen naar ontwikkeling reizigersaantallen en mogelijkheden deze aantallen in alle sectoren van het OV een impuls te geven en uiterlijk 1 juni 2005 dit aan Tweede Kamer en decentrale overheden kenbaar te maken.

Er wordt een evenwichtig mobiliteitsbeleid nagestreefd waarin regio's eigen afwegingen maken; zij zijn immers de eerstverantwoordelijken. In lijn met de Nota mobiliteit moeten decentrale overheden een doorvertaling maken in PVVP's/RVVP's. Het past niet daarnaast, laat staan daarop vooruitlopend, nog een apart plan op te stellen. In het debat met uw Kamer over PKB deel III zal ik in het voorjaar een overzicht kunnen geven van de ontwikkeling van de RVVP en PVVP's.

Ten aanzien van de NS-prestaties heb ik op 16 december 2004 met uw Kamer gesproken over hun doelstellingen met betrekking tot de reizigersaantallen. Ten behoeve van PKB III zal de spoorsector in het voorjaar 2005 nader inzicht geven in de marktontwikkeling per deel van het netwerk; er is dus geen reden tot aanvullend onderzoek voor wat betreft het spoorvervoer. Om die redenen wordt de motie ontraden.

Motie van het lid Gerkens verzoekt ernaar te streven dat de artikelen uit WP2000 en Besluit Personenvervoer 2000 van toepassing worden op het project OV-fiets (29800 XII,nr. 28)

In de brief van 18 mei 2004 (TK 2003-2004, 29200 XII, nr 132) is aangegeven wat de (on)mogelijkheden zijn. Juridisch is het niet mogelijk het gevraagde uit te voeren. Naar aanleiding van het debat heb ik uw Kamer daarover per brief van 15 december 2004 (DGP/MDV/U04.116) geïnformeerd. De motie wordt daarom ontraden.

Motie van het lid Gerkens (29800 XII,nr. 29) gevraagd wordt om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen.

Het beleid van de overheid is gericht op beheersing van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en internationaal op stillere vliegtuigen. Afspraken over geluidseisen aan vliegtuigen worden internationaal gemaakt en NL participeert daarin actief. Weren van de meest lawaaiige vliegtuigen kan bijdragen aan beperking van geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen, maar daarvoor ligt ook een taak bij luchtvaartsector zelf. Wel zal ik het beleid van andere Europese Staten ten aanzien van het stimuleren van een stillere vloot nagaan en bezien of nadere stappen zinvol zijn. De motie wordt ontraden

Motie van de leden van der Ham en Dijkma gevraagd voorstellen te ontwikkelen om toepassing wet milieubeheer tbv mobiliteitsmanagement van vrijblijvendheid te ontdoen en aan te scherpen. (29800 XII,nr. 30)

De motie past bij de activiteiten die V&W de afgelopen jaren heeft ondernomen op het gebied van mobiliteitsmanagement gericht op woon-werk- en zakelijk verkeer. Werkgevers zijn in april 2004 in het kader van de Stichting van de Arbeid (STAR) nogmaals aangesproken op hun verantwoordelijkheid om bewuste mobiliteitskeuzes bij werknemers te bevorderen. In het kader van de Wet milieubeheer heeft V&W met VROM samengewerkt aan een circulaire (*circulaire verschijnt pas in maart*), die decentrale overheden in staat stelt om bedrijven, bij het verlenen van een milieuvergunning, meer te verplichten om in te zetten op vervoermanagement. Naar aanleiding van deze motie zal ik in samenwerking met VROM en de decentrale overheden een traject starten om nader te onderzoeken hoe de Wet milieubeheer, aanvullend op de circulaire, nog effectiever toegepast kan worden. De motie wordt gezien als ondersteuning van het beleid.

Motie van het lid Slob cs waarin wordt verzocht om met een notitie te komen in komend begrotingsjaar waarin de mogelijkheid van overschakelen op 25Kv wordt uitgewerkt (29800 XII,nr. 31)

Zoals ik in het debat met uw Kamer heb aangegeven is invoering van 25KV op het hele net voorlopig niet opportuun, noch beleidsmatig, noch budgettair. Toegezegd is voor de zomer van 2005 met een notitie te komen, waarin dit nader wordt onderbouwd. De motie wordt overgenomen.

Motie van het lid Slob cs met het verzoek om voor 13 december bevindingen over onderzoek naar ontwikkelingen m.b.t. aanbesteding en effecten op budgetten aan Tweede kamer sturen tbv MIT-behandeling. (29800 XII,nr. 32)

Met mijn brief van 13 december 2004 (kenmerk V&W/FEZ/2004/1632) heb ik inmiddels uitvoering gegeven aan de motie. Deze brief bevat een toelichting op de gemaakte berekeningen van de aanbestedingsresultaten tot en met 2010. In de komende periode worden deze berekeningen verder aangescherpt. Indien dit aanleiding geeft tot nieuwe inzichten, dan wordt u daarover geïnformeerd in het kader van het reguliere begrotingsproces.

Motie van de leden Duyvendak en Dijkma met het verzoek het beleid erop te gericht zijn dat kwaliteit spoorvervoer ook buiten de Randstad minimaal wordt gehandhaafd en waar mogelijk versterkt, zodat voldaan wordt aan publieke functie van het spoor. (29800 XII,nr. 33)

Voor mij staat het borgen van het publiek belang van het spoor voor V&W voorop. In de Nota Mobiliteit en in de brief over de aanpassingen van de vervoerconcessie aan NS heb ik dat duidelijk gedefinieerd en nog eens benadrukt dat bereikbaarheid van alle landsdelen bij mij voorop staat. Daarbij past wel de kanttekening dat decentralisatie van de contractsectordiensten als gevolg heeft dat de decentrale overheden straks zelf keuzes kunnen maken over de wijze waarop OV wordt aangeboden. Dat kan spoorvervoer zijn of combinaties van bus, cvv, belbus, en/of trein. Voor eind januari 2005 zullen de decentrale overheden mij berichten of zij bereid zijn de betreffende contractsectordiensten over te nemen. Ik zal uw Kamer dan informeren over de verdere voortgang van het proces en de betekenis voor het regionaal spoorvervoer en OV. De motie wordt derhalve ontraden.

Motie van het lid Staaij cs verzoekt een plan van aanpak te presenteren om vijf belangrijke vaarwegprojecten die COV heeft geselecteerd versneld uit te voeren en dit voor MIT-behandeling naar Tweede Kamer sturen (29800 XII,nr. 34)

In mijn brief van 9 december 2004 (kenmerk DGG/TB/04/006081) ben ik ingegaan op bovengenoemde motie. Ik heb de suggesties van het COV goed bekeken en ben tot de conclusie gekomen dat voor drie van de vijf genoemde projecten er wellicht mogelijkheden voor versnelling zijn. Voor de overige twee geldt dat uitvoering al op korte termijn gepland is. Op deze manier stel ik voor uitvoering te geven aan deze motie.

Amendementen

Amendement van het Lid Hermans, stelt een verlaging van het budget voor het onderhoud railwegen voor met € 103 mln ten gunste van investeringen wegen. (29800 A,nr. 7)

Dit amendement wordt ontraden. Het onttrekken van dit bedrag in 2005 aan het onderhoud van het Spoor zou een majeure beperking betekenen van het onderhoud van de railwegen en daarmee het effect dat beoogd wordt met herstelplan Spoor.

Amendement van het lid van Hjjum c.s. (29800 A nr. 8), gaat over het ongedaan maken van verlaging ZSM budget van € 140 mln. tot en met 2009 voor verbeteringen aan het onderliggende wegennet.

Dit amendement wil ik overnemen. De dekking komt niet volledig ten laste van het budget voor onderhoud spoor, maar ten laste van alle budgetten voor beheer en onderhoud, met uitzondering van beheer en onderhoud vaarwegen (zie ook het antwoord op vraag 13 van de Kamervragen naar aanleiding van de ontwerpbegroting van het Infrastructuurfonds). Dit gebeurt met een dusdanig kasritme dat het niveau en tempo van de inhaalslag voor beheer en onderhoud, zoals vorig jaar is vastgesteld in de begroting, niet hoeft te worden aangepast. Ik verwijs u kortheidshalve naar mijn

brief van 10 december 2004 (kenmerk DGP/WV/U04.03631) aan uw Kamer over dit amendement waarin de beoogde aanwending is aangegeven.

Amendement van het lid Dijkma, gaat over de verlaging van artikel 01.01 (aanleg Rijkswegen) met € 200 mln om daarmee dekking te regelen voor het Innovatiefonds OV. (29800 A, nr.9)

Dit amendement wordt ontraden. Met de inwerkingtreding van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer worden diverse afzonderlijke geldstromen gebundeld en kunnen de decentrale overheden hun eigen verantwoordelijkheid beter vormgeven. Een apart Innovatiefonds van de Rijksoverheid staat haaks op de gedachten van bundeling en decentralisatie. Binnen de BDU staat het de decentrale overheden vrij een deel van hun middelen te bestemmen voor innovatie en/of experimenten. Het Kabinet heeft overigens € 30 miljoen in Transumo beschikbaar gesteld voor kennisontwikkeling en experimenten voor onder andere OV. Bij Transumo zijn zowel decentrale overheden als vervoerders betrokken.

Amendement van de leden Dijkma en van der Ham (29800 , nr. 10) dat beoogt het maximum aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling ongedaan te maken.

Dit amendement wordt inhoudelijk ontraden omdat het strijdig is met de beleidslijn van het Kabinet inzake het bovenregionale vervoer van gehandicapten. Het Kabinet wil juist het gebruik van dure en specifieke en individuele vervoersregelingen terugdringen door bundeling van collectieve vervoersvormen en verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Bij het bovenregionale vervoerssysteem (Valys regeling) is de limitering een wezenlijk element (het beheersbaar maken van gebruik en aansluiten bij de mogelijkheden van mensen om het openbaar vervoer te gebruiken). De Tweede Kamer heeft met dit systeem ingestemd. Het ongedaan maken van het maximum aan het aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling leidt tot een ongewenste "open einde" regeling. Uw Kamer zal bovendien nog spreken met de Staatssecretaris van VWS over de Valys-regeling aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie die zij uw Kamer een deze dagen zal aanbieden. Daarnaast wijs ik op mijn brief aan uw Kamer van 23 november 2004 (kenmerk DGP/MDV/U04.03421) met betrekking tot de te nemen stappen en onderscheiden verantwoordelijkheden voor de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer. Voor wat betreft de financiering van het amendement heb ik het oordeel aan de Kamer overgelaten. Financiering van de in het amendement genoemde € 10 mln zou mogelijk zijn uit de aanbestedingsresultaten.

Amendement van het lid Hofstra gaat over de verlaging budget onderhoud spoor en weg ten gunste van aanleg wegen. (29800 A, nr. 11)

Het amendement wordt ontraden omdat hierdoor teveel inbreuk wordt gepleegd op de beoogde inhaalslag van onderhoudsachterstanden op de weg en aan het spoor. Zeker gelet op het feit dat dit amendement 'bovenop' het amendement van Hijum (29800 A nr. 8). Ik verwijs u tevens naar mijn reactie hierboven op het amendement van het Lid Hermans (29800 A,nr. 7) en het amendement van het lid van Hijum c.s. (29800 A nr. 8)

Amendement van het lid Hofstra (29800 A, nr 12) en (29800 XII, nr 13) hierin wordt voorgesteld de innovatieprogramma's te korten en hiermee een vergroting van de capaciteit op de snelwegen te bewerkstelligen.

Op artikel 22 worden ondermeer de innovatieprogramma's als "Wegen naar de toekomst" en Water als Innovatiebron" verantwoord. Deze programma's zijn van groot belang voor het toekomstig beleid voor verkeer en vervoer en water om in de toekomst efficiënt en effectief te werken, vandaar dat beide amendementen worden ontraden.

Amendement van de leden van Hijum en Dijkema (29800 XII, nr.11) waarin voorgesteld wordt de projectsubsidie aan het projectteam in stand te houden.

Dit amendement wordt overgenomen maar ik wil dit beperken tot de duur van 1 jaar om dan de activiteiten van het TeamAlert zorgvuldig te evalueren. Indien uw Kamer met deze beperking in kan stemmen, zal ik dit amendement overnemen.

Amendement van het lid Dijkema (29800 XII, nr 12) voorgesteld wordt een Innovatiefonds Openbaar Vervoer te vullen waaruit experimenten met gratis OV, alternatieve dienstregelingen, vervoer op maat en dergelijke, uit kunnen worden betaald.

Dit amendement wordt ontraden waarbij ik korthedshalve verwijs naar mijn reactie op het amendement 29800 A, nr 9.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs