

Schriftelijke antwoorden Begrotingsbehandeling VenW 1^e termijn 6 december 2005

Spreker	Partij	Volgnr.	Vraag	Antwoord
Dijkema	PvdA	050	<p>Gaarne een reactie van de minister op het gepresenteerde rapport van de werkgroep Prorail, ook ten aanzien van de conclusies die op het functioneren van Verkeer en Waterstaat betrekking hebben. Daarnaast graag een reactie op de volgende punten. Er is teveel lagere regelgeving. Waarom jaarlijkse discussie over de Meerjarenbudgetten? Waarom niet meer zeggenschap richting ProRail? Gaat de minister in overleg met de betrokken partijen?</p>	<p>Graag wil ik mijn waardering uitspreken voor het onderzoeksverslag van de werkgroep waarin een aantal goede aanknopingspunten zitten voor het verbeteren van het functioneren van Prorail en de aansturing door V&W. Ik wil de analyse en aanbevelingen van de werkgroep serieus onderzoeken en ik wil dan ook voldoende tijd nemen voor het bepalen van mijn reactie. Ik beperk mij daarom tot een eerste reactie op hoofdlijn op de specifieke vraag van het lid Dijkema.</p> <p>De commissie heeft mij laten weten op 14 december te besluiten hoe zij het rapport wil behandelen. In elk geval zal het rapport op korte termijn besproken worden tussen mijn medewerkers en ProRail.</p> <p>Wat betreft de rol van V&W beveelt de werkgroep allereerst aan dat V&W de doelstellingen moet formuleren en de kaders moet stellen waarbinnen ProRail zonder bemoeienis van V&W kan opereren. Dit principe ondersteun ik volledig. De beheerconcessie is ook vanuit dit perspectief geschreven. Echter, daar is wel een professionele beheerder voor nodig, die de relatie kan leggen tussen financiële middelen, activiteiten en prestaties. Met ProRail en bij de bespreking van de beheerconcessie met de Kamer, hebben we geconcludeerd dat daarvoor een migratietraject noodzakelijk is. Dat traject vergt tijd en daarbij past dat ik eerst nog stringent toezicht houd. Zodra ProRail heeft aangetoond tot outputsturing over te kunnen gaan is het logisch dat ook de aard van de aansturing en het toezicht verandert. Pas dan kan het ministerie op hoofdlijnen sturen en kan ProRail meer zeggenschap krijgen.</p> <p>De constatering van de werkgroep waar het de grote hoeveelheid lagere regelgeving betreft, behorend bij de Spoorwegwet en de Concessiewet, geef ik op korte termijn aandacht. De lagere regelgeving is in nauw overleg met de spoorsector tot stand gekomen. Het ligt dan ook voor de hand dat ik ProRail en de vervoerders zal benaderen om concreet aan te geven waar deze regelgeving een stagnerende werking heeft op de voortgang van projecten in de spoorwegsector. Ook zal in het kader van het project 'Beter geregeld' deze regelgeving medio 2006 kritisch gezien worden. Wel merk ik op dat er altijd een afweging gemaakt zal moeten worden tussen bijv. de noodzaak om veiligheid middels regelgeving te borgen en de vrijheid van handelen van ProRail en de vervoerders.</p>

				De beheerconcessie legt aan ProRail de verplichting op om in haar jaarlijkse beheerplan een beschrijving te geven van de ontwikkeling en werkzaamheden voorzien van een financiële onderbouwing op hoofdlijnen voor een periode van tien jaar om ook het budgetrecht van de Tweede Kamer tot zijn recht te laten komen. Deze onderbouwing dient vervolgens als input voor de begroting voor de komende jaren. Daarnaast is ProRail op dit moment invulling aan het geven aan de verplichte migratie naar output- en outcomesturing uit de beheerconcessie. Als aan deze verplichting is voldaan, lijkt het op dat moment logisch om over te gaan op meerjarige financiering omdat er dan een transparante relatie kan worden gelegd tussen de financiële middelen en de prestaties die daarmee worden geleverd. Overigens laat de begrotingssystematiek ook nu al toe dat ProRail meerjarige verplichtingen aangaat.
Dijkema	PvdA	061	Ik stel voor de gemeenten meer vrijheid te geven om de maximum snelheid te bepalen op ringwegen (ook rijkswegen) in verband met de luchtkwaliteit. Wat is daarop uw reactie?	Gemeente mogen zelf de maximum snelheid op hun eigen wegen bepalen. Voor de hoofdwegen zal het verlagen van de maximum snelheid altijd een afweging zijn van de effecten op de luchtkwaliteit, de doorstroming en de veiligheid. Deze integrale afweging wil ik zelf blijven maken, daarbij houd ik rekening met het nationaal programma van maatregelen in het kader van de luchtkwaliteit. Alleen op die manier is het mogelijk het gebruik van het hoofdwegenet als netwerk te optimaliseren.
Dijkema	PvdA	062	Ik stel voor om meer snelheid te maken in het wegnemen van de schotten in het doelgroepenvervoer. Wat is daarop uw reactie?	De Tweede Kamer heeft recentelijk een aantal brieven van staatssecretaris Ross van VWS en mij ontvangen met informatie over de actuele stand van zaken in de ontwikkelingen bij de bundeling van doelgroepenvervoer (zie o.a. brieven van 3 november jl. met kenmerk 2005-2006,29538, nr.32, 28 november jl. kenmerk DGP/MDV/U.05.02740 en 2 december jl. met kenmerk DVVO/ZV-U-2633000). Daaruit blijkt dat het kabinet uw ambitie voor ontschotting deelt en daar ook serieus werk van maakt. Over de voorgenomen planning op dit punt vindt u daar concrete voornemens.
Dijkema	PvdA	067	Ik stel voor langere concessieperiodes te hanteren in stad- en streekvervoer om daarmee mogelijk te maken dat eisen gesteld worden aan schonere bussen. Hoe staat het met de aanpassing van de WP 2000 op dit punt?	De huidige WP 2000 geeft de overheden de ruimte tot een maximale concessie termijn van 6 jaar. Inmiddels ligt in uw Kamer een wetsvoorstel tot wijziging van de WP 2000 ter behandeling, waarin een maximale concessie termijn van 8 jaar wordt voorgesteld. Als het aan mij ligt, treedt dat wetsvoorstel zo snel mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2007, in werking. Dat biedt dus binnen afzienbare tijd extra ruimte aan decentrale overheden om de voor hen optimale concessie termijn te kiezen, waarbij een optimale afweging tussen kosten- en kwaliteitscriteria een rol spelen. Het biedt zonnig dus ook extra ruimte tot het plegen én terugverdienen van investeringen in nieuw materieel door vervoerders. Daarnaast biedt de wet mogelijkheden om,

				bijvoorbeeld in geval van investeringen in nieuw tram- of metromaterieel, een ontheffing voor extra lange concessietermijn bij mij aan te vragen.
Gerkens	SP	038	De NV Westerscheldetunnel wil komend jaar de tarieven weer flink laten stijgen. De Zeeuwen die geen alternatief hebben zijn hier terecht verontwaardigd over. De minister stelt dat het aan de NV is of de tarieven stijgen. Aangezien de minister zelf 95,4% van de aandelen bezit, is het wel degelijk aan de minister. Waarom keurt de minister deze tariefverhoging goed, terwijl de NV winst maakt. Is dat niet onnodig geld kloppen uit de zakken van de Zeeuwen?	De minister van Financiën heeft met de Zeeuwen de afspraak gemaakt dat het overrendement mag worden gebruikt voor de door de Provincie Zeeland zo gewenste aanleg van de tunnel Sluiskil. Het eventueel overrendement kan dus weer ten goede komen aan de Zeeuwen. Het standaard tarief stijgt van € 4,20 naar € 4,40. Ik beschouw dat niet als onredelijk. Dat is ruim binnen de maximale stijging die de wet op de Westerscheldetunnel toestaat.
Gerkens	SP	040	De minister zet steeds meer op afstand. Dat klinkt goedkoop, maar het tegendeel is waar. De verzelfstandigde NS is veel kwijt aan overhead. ProRail kan er ook heel wat van. Maar ook het CBR is een organisatie met een wettelijke taak die veel overhead kent. Op de resultatenrekening blijkt ruim 25% van de kosten uit overige bedrijfskosten bestaan. Dat het CBR monopolistische trekjes heeft is bekend, maar kan de minister eens aangeven hoe het met de overhead hier zit?	De stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is een exameninstituut. De personeelskosten bedragen en dat is niet uitzonderlijk voor een exameninstituut 71 %. De door het lid Gerkens genoemde overheadkosten zouden 25 % bedragen. In de resultatenrekening van het CBR wordt melding gemaakt van overige bedrijfskosten die 25 % bedragen. In deze overige kosten zijn mede begrepen: huisvestingskosten (5%), autokosten (3%), werkzaamheden door derden (6%) porti – en telefoonkosten, drukwerken en computerkosten (4%), Reisverblijf en vergaderkosten (2%) en overige kosten 2%. Het geheel overziende kan ik de opmerking van het lid Gerkens niet plaatsen wat betreft de door haar genoemde grote omvang van de overhead bij het CBR, te meer daar het CBR in een door Berenschot begin 2005 ingesteld onderzoek naar overhead bij ZBO's, RWT's en ministeries uitzonderlijk laag scoorde te weten 15 %. De overhead van ProRail is volgens de audit van Booz Allen Hamilton goed vergelijkbaar met die binnen de nutssector. Booz Allen Hamilton geeft daarbij overigens aan dat ProRail nog een efficiëncyslag kan maken op haar overhead. Hiermee is reeds rekening gehouden.
Gerkens	SP	044	Over het rapport "Vluchten kan niet meer" is veel kritiek. Een volgend rapport zou misschien eens moeten zijn "de waarde van	De Raad heeft mij veelvuldig geadviseerd over belangrijke vraagstukken op de terreinen van Verkeer en Waterstaat, soms op mijn verzoek, soms uit eigen beweging. Hoewel ik het niet altijd met de adviezen van de Raad eens ben geweest, ben ik van mening dat de adviezen een belangrijke bijdrage hebben

			de Raad voor Verkeer en Waterstaat". De enige mogelijkheid is dan dat er uitkomt dat deze organisatie zeker niet ruim één en een kwart miljoen euro waard is. Is de minister bereid een grondig onderzoek te doen naar de meerwaarde van deze raad?	geleverd aan het publieke debat over de beadviseerde onderwerpen. Ik acht een grondig onderzoek naar de meerwaarde van de Raad dan ook niet nodig. Mede in het licht van de door de Tweede Kamer uitgesproken wens om structureel € 5 mln te korten op de budgetten voor de adviesraden, ben ik wel van mening dat de Raad wat soberder en flexibeler kan worden opgezet. In de nieuwe zittingstermijn - die in 2006 begint - zal de Raad bestaan uit een kleiner aantal vaste leden aangevuld met een aantal buitengewone leden die al naar gelang het onderwerp zullen worden gerecruteerd uit een aantal terzake deskundigen op specifieke terreinen. Dit biedt ook de mogelijkheid om de verbinding te maken met andere adviesraden, zoals de VROM-raad en de Raad voor het Landelijk Gebied. Meer gezamenlijke en integrale advisering kan het gevolg zijn. De omvang van het secretariaat zal ook worden aangepast. De maatregelen bij elkaar zullen ca. € 250.000 opleveren.
Gerkens	SP	047	Ik wil van de minister weten hoe zij handelt als duurbetaalde toppers een opdracht niet goed uitvoeren?	Opdracht waarvoor externen worden ingehuurd worden uiteraard op vooraf vastgestelde criteria (kwantitatief of kwalitatief) beoordeeld. Mochten geleverde prestaties niet overeenkomen met de vooraf gestelde criteria, dan kan uiteindelijk het eindresultaat niet worden geaccepteerd en betaling niet plaatsvinden. Ten aanzien van de vraag over de inhuur van externe commissies, wil ik verwijzen naar de brief van de Minister van BZK die op 1 december jl. aan de TK is verstuurd (BZK-kenmerk 2005-0000273428). Hierin worden meerdere actiepunten genoemd die naar aanleiding van de inventarisatie van commissies en de vergoedingen aan de leden in gang zijn gezet. Eén van de acties is het melden van de vergoedingen van leden van de commissies in de Staatscourant en het plaatsen hiervan op de website van de ministeries.
Hermans	LPF	008	De minister heeft in eerder overleg positief gereageerd op een versnelde evaluatie van de Vogel-en Habitatrichtlijn. Hoe gaat het kabinet hiermee aan de slag?	De evaluatie van de Vogel- en habitatrichtlijn die onder verantwoordelijkheid van de minister van LNV valt, vindt plaats in 2007 op basis van de nationale rapportages van de lidstaten. De Europese Commissie heeft hierbij het voortouw. Nederland zal de nationale rapportage in 2006 leveren. Ik wil hier wel benadrukken dat er binnen het Kabinet geen verschil van mening bestaat dat ook deze EU-richtlijn correct én pragmatisch moet worden geïmplementeerd.
Hermans	LPF	010	Waarom heeft de minister de harde lijn ten aanzien van het Stads- en streekvervoer verlaten? Hoe valt de 'beloning' van de HTM te verklaren? Ze vragen om 1 mei 2007 en krijgen 1 september 2007! Een 'straf' van	Ik verlaat de lijn ten aanzien van de aanbestedingsverplichting voor stads- en streekvervoer zoals ik die met u heb afgesproken niet. De door u genoemde data herken ik niet. Ik heb vernomen dat Stadsgewest Haaglanden per 1 september 2008 de concessie voor het stadsvervoer per bus wil hebben aanbesteed. Dat betekent dat zij ruim vóór die datum de aanbesteding zal moeten aankondigen, via een zogenaamde "kennisgeving" (zie WP 2000 artikel 109 lid 3). Bij aanbestedingen voor streekconcessies blijkt

			vier maanden.	deze termijn veelal tussen de één en anderhalf jaar te liggen. Op het moment dat Haaglanden daadwerkelijk deze kennisgeving doet, geldt dat de betreffende markt van Haaglanden geopend is. Vanaf dat moment mag het daarop rijdende GVB busbedrijf – inclusief haar dochters – elders meedingen. Wanneer dat exact is, is dus aan Haaglanden. Dit is, geen specifieke beleidslijn voor Haaglanden, maar een algemeen, uit artikel 109 van de WP 2000 af te leiden, geldende regel voor alle concessieverleners en GVB'en. Voor deze kennisgeving kan HTM -en nadat u het wetsvoorstel heeft behandeld geldt dit ook voor haar dochters- nergens meedingen.
Hermans	LPF	012	Gemotoriseerde tweewielers hebben geen plaats in de Nota Mobiliteit, noch in de begroting. LPF is blij met de gedane toezeggingen tijdens het AO verkeersveiligheid, maar vraagt u toch om deze groep weggebruikers in een volgende begroting expliciet in een artikel op te nemen. Is de minister hiertoe bereid?	In overleg met de organisaties van motorrijders wordt in 2006 op een aantal plaatsen langs het rijkswegennet motorfietsvriendelijke vangrail aangelegd. Bovendien bespreek ik samen met de organisaties mogelijkheden om via communicatie de motorrijders te wijzen op voor motorrijders specifieke gevaren in het verkeer. In het relevante beleidsartikel zal ik aandacht besteden aan de desbetreffende problematiek. (Zie ook het antwoord op vraag 110).
Hermans	LPF	016	Kan de minister aangeven waarom de aangenomen aanbeveling van de TCI aangaande het FES niet wordt gevolgd?	Ik heb op 2 december 2005 (kenmerk DAB 2005/2387) een brief gestuurd waarin ik een toelichting heb gegeven op onder meer deze aanbeveling. Met betrekking tot aanbeveling 2 (aanpassing Fes-wet) heb ik daarin aangegeven dat het kabinet, wanneer dit aan de orde was, de toezegging is nagekomen om de Kamer te informeren wanneer er een besluit is genomen over de inzet van FES-middelen. In de FES-begroting 2006 is dan ook uitgebreid stilgestaan bij de wijze waarop het kabinet tot besluitvorming is gekomen. Dit komt tegemoet aan de wens van de TCI om de Kamer zo goed mogelijk te betrekken bij de besluitvorming. Daarvoor is geen aanpassing van de FES-wet nodig. Overigens heeft de minister van Financiën namens het kabinet de Studiegroep Begrotingsruimte gevraagd om te adviseren over het FES ten principale en daarbij ook in te gaan op de beheersstructuur. De Studiegroep zal ten behoeve van de advisering ook kennis nemen van de aanbevelingen van de TCI. Het advies zal medio 2006 worden afgerond.
Hermans	LPF	110	Omwille van de verkeersveiligheid, iets wat de	Op de rijkswegen zijn geen `cable barriers` te vinden en RWS heeft geen plannen om cable barriers te plaatsen. De enige cable barrier in Nederland is

			<p>minister aan het hart ligt, wil ik u vragen om een verbod in te stellen voor de zogenaamde 'cable barrier'. Deze wordt onder motorrijders ook wel de 'eiersnijder' genoemd, aangezien de afzetting tot het verlies van ledematen leidt. In België is deze al verboden. Graag een reactie!</p>	<p>te vinden op een provinciale weg in Groningen. Ik heb geen mogelijkheden om op het onderliggend wegennet een verbod op te leggen. Ik ken overigens geen onderzoek waaruit blijkt dat cable barriers daadwerkelijk onveilig zijn voor motorrijders. In Zweden wordt al jaren gebruik gemaakt van cable barriers.</p>
Hijum	CDA	021	<p>De aanpak van notoire zwartrijders vraagt daarnaast om trein- en stationsverboden voor veelplegers. De NS wil deze verboden zelf kunnen opleggen (proces verbaal en straf); ziet de minister kans om in overleg met OM en politie deze ruimte te bieden? En geeft de minister uitvoering aan het recente advies om notoire zwartrijders een verplicht OV-abonnement op te leggen?</p>	<p>De BOA's (Bijzonder Opsporings Ambtenaren) van NS kunnen reeds trein- en stationsverboden opleggen en doen dit ook. Politie en OM zijn verantwoordelijk voor de handhaving. In het recent aan de Kamer aangeboden onderzoek naar sanctioneren zwartrijden in het Openbaar Vervoer (Minister van Justitie, 15/11 kenmerk 538521/505) is de aanbeveling opgenomen om de mogelijkheid van een verplicht OV-abonnement voor notoire zwartrijders nader te verkennen. Ik zal dit samen met Justitie bestuderen.</p>
Hijum	CDA	022	<p>Het CDA pleit ervoor om boetes te verhogen en de opbrengsten te storten in het Waarborgfonds Motorverkeer, waaraan iedere automobilist jaarlijks meer moet afdragen doordat de onverzekerde schade (als gevolg van onverzekerd rondrijden en doorrijden na aanrijding) toeneemt.</p>	<p>Over de bestuurlijke boete komen we binnenkort met elkaar te spreken bij de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor de invoering van de bestuurlijke boete bij het foutparkeren en stilstaan en enkele lichte verkeersovertredingen. Er gaan meerdere financiële stromen in de richting van het Waarborgfonds Motorverkeer. Er zijn geen signalen dat het fonds ook voor toenemende schades niet toereikend zal zijn. Een deel van het artikel Boeten en Transacties komt via de begroting van het ministerie van Justitie nu al terecht bij het Waarborgfonds. Een verhoging van het budget op dit artikel ligt niet in de lijn der verwachtingen. Wellicht dat het verhogen van de pakkans meer soelaas kan bieden. In mijn brief van 5 oktober 2005 ter voorbereiding op het algemeen overleg verkeersveiligheid heb ik u gemeld dat de minister van Justitie u schriftelijk zal informeren over de mogelijkheden om onverzekerd rijden effectiever aan te pakken. Ik ben dan ook geen voorstander om boetes te verhogen en de opbrengsten te storten in het Waarborgfonds Motorverkeer</p>
Hijum	CDA	025	<p>Graag horen wij van de minister of zij onze zorgen deelt ten</p>	<p>Het waarborgen van kennis en professionaliteit heeft nadrukkelijk mijn aandacht. De markt is namelijk gebaat bij een sterke opdrachtgever. Door</p>

			<p>aanzien van de binnen VenW aanwezige capaciteiten en kennis om professioneel opdrachtgever te kunnen zijn en hoe zij kennis en professionaliteit binnen de organisatie waarborgt.</p>	<p>toepassing van het principe Markt, tenzij kan meer werk door de markt worden uitgevoerd, waardoor RWS met minder mensen toe kan. Dit vraagt wel een nieuwe invulling van de opdrachtgeverrol. Daartoe werkt RWS thans op diverse fronten om de benodigde kennis en competenties te behouden en verder te ontwikkelen. RWS behoudt een eigen ingenieursdienst in de vorm van de Bouwdienst waarbinnen de benodigde competenties voor een sterke opdrachtgever worden geconcentreerd. Tevens wordt in samenwerking met Shell het projectmanagement verder geprofessionaliseerd. Binnen V&W wordt ook een centrum voor projectmanagement gerealiseerd, waar de ervaring van grote projecten wordt gebundeld en verder wordt ontwikkeld. Overigens zal ook de markt zelf een stevige professionaliseringsslag moeten maken. Samen met de Regieraad bouw ondersteunen wij dit proces actief door o.a. voorlichtings- en discussiebijeenkomsten, te houden in de regio.</p>
Hofstra	VVD	068	<p>Gaarne meer inzicht in de begrotingsartikelen over onderhoud spoor en weg. Wilt u weer inzage geven in de overhead? En wilt u onderscheid maken naar spoor/weg.</p>	<p>U heeft aangegeven het inzicht in 'overhead' van projecten verminderd te vinden ten opzichte van de vorige begroting. Dit is te verklaren door de nieuwe begrotingsindeling waarbij het de vorming van het agentschap RWS een bepalende factor is. Ik wil u tegemoet komen door in mijn begroting van 2007 het inzicht in uitvoeringskosten van aanlegprojecten zichtbaar te maken. Ik zal dit doen door in een tabel voor het artikelonderdeel aanleg de agentschapsbijdrage separaat inzichtelijk te maken. Daarnaast zal ik in aanvulling, en dat is nieuw ten opzichte van de vorige begroting, ook de uitvoeringskosten van het aanlegprogramma Spoor dat door Prorail wordt uitgevoerd apart inzichtelijk maken.</p>
Hofstra	VVD	069	<p>Gaarne reactie van minister op de publicaties over het effect van Het Nieuwe Rijden?</p>	<p>Het effect van Het Nieuwe Rijden is een besparing van circa 10% ten opzichte van normaal gebruik. Het normale gebruik van een auto tijdens schakelen in de stad, in de file en tijdens doorgaand verkeer is bijvoorbeeld 1:10 (of 10 liter per 100m km). Door de rijstijl van Het Nieuwe Rijden toe te passen neemt het verbruik af naar 1:11 à 1:12 (ofwel 8 à 9 liter per 100 km). Dit is goed voor de portemonnee van de automobilist, goed voor het klimaat en de automobilist rijdt meer ontspannen, omdat hij eerder en minder hoeft te schakelen. De discussie over de testcyclus doet daar niets aan af. De suggestie die gewekt wordt in de volkskrant is niet juist, gezien de resultaten die in de praktijk gehaald worden. In 2004 was het effect van het nieuwe rijden op de uitstoot van CO2 0.2 megaton (miljoen ton). De prognose vanaf 2010 is er een van 1.5 megaton (jaarlijks) gerelateerd aan de streefwaarde voor verkeer en vervoer van 38 megaton voor 2010 (nota mobiliteit). Vergeleken met het geïnvesteerde budget is het nieuwe rijden daarmee een van de meest kosteneffectieve maatregelen om CO2 uitstoot terug te dringen. Zowel in de nota Mobiliteit als in de Energienota wordt Het Nieuwe Rijden</p>

				omarmd. Het geeft de automobilist de mogelijkheid om zélf iets te doen aan zijn brandstofgebruik. En dat is winst voor het klimaat en winst voor de automobilist gelet op de huidige brandstofprijzen.
Hofstra	VVD	072	Wat draagt VenW bij aan VWS als het gaat om gehandicaptenvervoer? Dat mag ten koste van I love campagne en de premie voor de spitsrijders.	Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van het amendement van Dijkema en van der Ham (nr. 10, aangenomen op 21 december 2004) 10 mln voor (beheer en onderhoud) railwegen overgeheveld naar de begroting van VWS ten bate van het budget voor gehandicaptenvervoer op bovenlokaal niveau, uitgevoerd onder de naam Valys. In het kabinet is afgesproken dat dit gebeurt voor deze kabinetsperiode, dus tot en met 2007. Inmiddels is de Kamer geïnformeerd bij de najaarsnota over de onderuitputting Valysmiddelen bij VWS. In overleg met VWS proberen we de middelen zoveel mogelijk te concentreren op de verbetering van de toegankelijkheid van het spoor. Binnen het autonome liftenprogramma wordt in 2006 al gestart met liften op de stations in Naarden-Bussum en Almelo. Met de overheveling van de onbenutte Valysmiddelen zal aanvullend op een aantal stations met toegankelijkheidsknelpunten vervroegd kunnen worden gestart met de bouw van liften. Van een verzoek om additionele middelen is geen sprake.
Hofstra	VVD	077	Kunt u een onderscheid aanbrengen in de soorten onderhoud: beheer, vervangingsinvesteringen, normaal onderhoud, groot onderhoud.	Het onderhoud wordt onderscheiden naar regulier beheer en onderhoud en het onderhoud dat wordt uitgevoerd om de belangrijkste onderhoudsachterstanden weg te werken. Er wordt geen categorie vervangingsinvesteringen onderscheiden omdat er in het algemeen geen sprake is van vervanging van complete projecten maar van regulier- en groot onderhoud. In toenemende mate worden de onderhoudsbestekken in de vorm van geïntegreerde contracten op de markt gezet. Daarbij is het prestatieniveau leidend, niet het onderscheid naar verschillende kostencomponenten. Ook de interne sturing richt zich vooral op de geleverde prestatie. Groot onderhoud is onderdeel van het MIT-programma en is zichtbaar in de begroting van het infrafonds (zie art. 11 voor watersystemen, artikel 12 voor wegen en artikel 15 voor vaarwegen. In de volgende begroting zal getracht worden hier meer inzicht in te geven.
Hofstra	VVD	078	Ik stel voor bij aanschaf nieuwe auto een kortingskaart openbaar vervoer te verstrekken. Welke mogelijkheden ziet de minister?	Of een automobilist gebruik wil en kan maken van het openbaar vervoer hangt af van verschillende factoren waaronder de persoonlijke voorkeur en het verplaatsingspatroon. Ik vind een generieke maatregel zoals een kortingskaart openbaar vervoer, daarom niet passend.
Hofstra	VVD	079	Wanneer komen de onderhoudsuitgaven spoor weer op het normale niveau? En wat is het normale niveau?	Eerstkomende periode staat in het teken van het Herstelplan spoor. Ten opzichte van de jaren vóór 2004 zijn de uitgaven in de periode 2005-2010 hoger. Hiermee worden de achterstanden in het onderhoud van het spoor ingelopen. Voor de periode tot en met 2020 zijn door ProRail meerjarenramingen opgesteld. Deze ramingen zijn geaudit door Booz Allen & Hamilton. De conclusie van deze audit was, dat de bedragen in de Nota

				<p>Mobiliteit voor spoor voldoende zijn, mits de daarin verwerkte efficiencies ook door ProRail worden ingevuld. Voor de periode 2011-2020 is in de Nota Mobiliteit € 13,4 mld beschikbaar voor beheer en instandhouding en € 2,1 mld voor aanleg. Het bedrag van € 13,4 mld voor Beheer & Instandhouding is gebaseerd op alle noodzakelijke uitgaven (inclusief vervangingen) om het beoogde kwaliteitsniveau zoals nu in de begroting aangegeven (89-91%) op het spoornet zoals dat nu qua omvang wordt voorzien (inclusief MIT aanlegprojecten) te realiseren. Zonder wijziging van het gewenste kwaliteitsniveau en zonder wijziging van de omvang van het net, is het bedrag in de Nota Mobiliteit (gemiddeld € 1,34 mld per jaar) dan ook in die periode te beschouwen als het normale niveau.</p>
Hofstra	VVD	080	<p>Waarom is er geen inzicht meer in de begroting op het vlak van de kostendekkendheid als het gaat om de exploitatiesubsidie voor het stad-/streekvervoer. Gaarne een reactie op de ontwikkeling hiervan.</p>	<p>De exploitatiesubsidie is sinds 2005 opgenomen in de BDU verkeer en vervoer. Daarmee is de verantwoordelijkheid overgedragen aan de regio's. Daarmee is ook een einde gekomen aan de opbrengstensuppletie. Bij het aanbesteden van de ov-concessies hebben deze regio's alle belang bij het verhogen van de kostendekkingsgraad, omdat daardoor immers geld vrijvalt ter vergroting van de dienstverlening, danwel het doen van investeringen. Ik onderstreep daarvan ook voortdurend het belang. Centrale sturing hierop door het rijk past daarnaast niet in de decentralisatiegedachte. Bij verdere marktwerking (het openstellen van de grootstedelijke stadsvervoermarkten) zal naar verwachting net als bij het streekvervoer een grotere efficiency plaatsvinden. Via de essentiële onderdelen in de Nota Mobiliteit vraag ik de decentrale overheden om maatregelen te nemen om het OV-aandeel te vergroten, de capaciteit beter te benutten en materieel efficiënter in te zetten.</p>
Hofstra	VVD	083	<p>Kunt u het zo regelen dat 20 kilometer voor de afslag de benzineprijs kenbaar wordt gemaakt om de (geringe) prijsconcurrentie inzichtelijk te maken? In de eerste plaats in Nederland maar ook aandringen in Europees verband via de transportraad.</p> <p>Kunt u het aflakken van benzineprijzen langs de snelweg verbieden?</p> <p>Kan er een goed zichtbare prijzenpaal langs de weg komen bij de Tankstations met daarop de</p>	<p>Ik sta positief tegenover de suggestie van de heer Hofstra en zal de mogelijkheden daartoe laten onderzoeken. Het liefst zou ik zo'n afspraak in Europees verband maken. Ik laat uitzoeken of het initiatief van mevrouw Wortmann in het Europees Parlement voor een onderzoek naar uniformering van het gehele bewegwijzeringssysteem in Europa daarvoor aanknopingspunten biedt.</p> <p>De tot op heden verstrekte vergunningen hebben geen bepaling tot het tonen van brandstofprijzen. Omdat deze vergunningen een lange looptijd kennen heb ik ook niet de mogelijkheid om hierop direct in te grijpen. Ik zal de mogelijkheden onderzoeken om voor nieuwe vergunningen zo'n voorwaarde op te nemen en in overleg met de branche proberen op vrijwillige basis inzicht in de benzineprijs te verschaffen.</p>

			vergelijking van prijzen (Zoals in landen als Frankrijk)?	
Hofstra	VVD	084	Kunt u een reactie geven op het openstellen van busbanen voor taxi's en vrachtwagens.	Het openstellen van busbanen voor gebruik door vrachtwagens of taxi's is een aangelegenheid voor de wegbeheerder, die per weggedeelte kan bepalen of en wanneer medegebruik mogelijk is. Dit vraagstuk speelt vooral op regionale wegen. In veel gevallen wordt op deze busbanen medegebruik van taxi's toegestaan. Ook lopen er regionale initiatieven waarin medegebruik van vrachtwagens wordt onderzocht. In beperkte mate komen busbanen ook op het hoofdwegennet voor. Het gaat dan om vluchtstroken die door lijndiensten worden gebruikt. Op de A6-A1 Almere – Amsterdam is medegebruik door vanpools mogelijk gemaakt. Als de bestaande busbanen echter volledig opengesteld zouden worden voor taxi's en vrachtauto's, gaat het in feite om een spitsstrook. Dit vergt wegaanpassingen en daarvoor zullen procedures doorlopen moeten worden. Zoals u weet heb ik een paar jaar geleden de ZSM-programma's geïntroduceerd, waarin vluchtstroken geschikt worden gemaakt voor ál het verkeer. Mocht er aanleiding zijn om de bestaande busbanen om te vormen tot spitsstroken of reguliere uitbreidingen, dan kom ik hierover bij u terug. Ik zal hiervoor aandacht vragen in het Nationaal Mobiliteitsberaad.
Hofstra	VVD	085	Asfaltrevitalisering leidt tot minder onderhoud. Wat vindt u daarvan?	Asfaltrevitalisering leidt niet tot besparing in onderhoud, omdat de te bereiken levensduurverlenging van 2 a 3 jaar niet of nauwelijks kosteneffectief is. Zie ook het antwoord op de vraag inzake verjongingsproducten voor ZOAB d.d 7 maart 2005 met als kenmerk RWS/SDG/BDG-2005/1020
Hofstra	VVD	088	Is het mogelijk dat via het innovatie platform een hogere prioriteit wordt gegeven aan Automatische voertuiggeleiding (AVG)?	Ik zal dit agenderen voor het V&W beraad kennis en innovatie
Hofstra	VVD	092	Hoe kan het dat de kale brandstofprijzen in Nederland 10 eurocent hoger is dan bijvoorbeeld in Duitsland?	De verklaring hiervan is bij mij noch bij mijn collega's de ministers van Economische Zaken en van Financiën bekend. Voor een verklaring van deze verschillen in kale brandstofprijzen verwijs ik u derhalve door naar de oliemaatschappijen.
Hofstra	VVD	100	Waarom zijn niet alle moties opgenomen in begroting? Gaarne lijstje vanaf 1 januari 2000 met alle moties en wat daarmee is gebeurd.	In de begroting zijn alleen de openstaande moties opgenomen voor het parlementaire jaar. De bijlage met een overzicht van de ingediende moties vanaf parlementaire jaar 2000-2001 wordt separaat naar de Tweede Kamer gestuurd.
Hofstra	VVD	102	Het lijkt of de IVW de wegcontroles alleen richt op	Nee, er wordt geen onderscheid gemaakt in Nederlandse of buitenlandse vrachtverkeer. De Inspectie controleert de naleving van wet- en regelgeving op

			West-Europese vrachtwagens. Kunt u aangeven of dit klopt?	basis van risicoanalyse. Criteria daarbij zijn onder andere de vervoerssegmenten waarin overtredingen het meest voorkomen.
Jongbloed	GL	093	Wat betekent de groei van het autoverkeer voor de leefbaarheid in dorpen en steden?	De leefbaarheid in woonwijken en steden is op de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheid. Diverse instrumenten staan ter beschikking: het autoluw maken van wijken, het instellen van 30 km-zones, het formuleren en uitvoeren van een gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, parkeerbeleid, het aanwijzen van speel- en groenzones en van parken. Bovendien is er het vervoerbeleid gericht op bijvoorbeeld fietsbeleid, carpools en deelauto's.
Jongbloed	GL	094	Wil de minister zich hard maken voor internationale afspraken voor het schoner maken van de binnenscheepvaart?	Ik maak me in de EU en in de Rijnvaartcommissie hard voor scherpe normen voor de uitstoot van motoren en voor de brandstofkwaliteit. Voor motoren streef ik naar een norm die vergelijkbaar is met Euro 5 voor vrachtauto's in 2012 en vergelijkbaar is met Euro 6 voor vrachtauto's in 2016. Om de toepassing van roetfilters in de binnenvaart mogelijk te maken moet het zwavelgehalte in de brandstof zo snel mogelijk naar het niveau van het wegtransport. Hierover wil ik graag afspraken maken met de binnenvaartsector in een convenant. De internationale maatregelen hebben niet heel veel effect op de korte termijn. Daarom heb ik samen met de Staatsecretaris van VROM een subsidieprogramma gepubliceerd voor schone binnenvaartmotoren. Van een aantal andere nationale maatregelen wordt op dit moment de effectiviteit onderzocht. Voor een NOx-heffing is dit ook gedaan. Uitkomst van dit onderzoek is dat een NOx-heffing behoorlijk hoog moet zijn om binnenvaartondernemers er toe te bewegen om vrijwillig maatregelen te laten treffen: ongeveer de helft van de transportkosten. Ik zie dit als een mogelijk instrument voor de toekomst, maar niet iets om op korte termijn resultaat mee te halen.
Slob	CU	032	Wanneer reageert de minister op de vraag van de decentrale overheden om een bijdrage van het rijk voor de toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten? Het jaar 2030 als streefdatum voor de trein lijkt nog ver weg, maar ook daarop moet goed worden geanticipeerd. Ik verzoek de minister aan te geven wat haar ambitie is op dit punt.	Voor de verbetering van de toegankelijkheid van haltes in het stads- en streekvervoer inclusief de financiering hiervan zijn wij op dit moment bezig om alle gegevens te verzamelen. Ik verwacht hierover begin 2006 overleg te voeren met de decentrale overheden. De uitkomsten zal ik aan de Tweede Kamer toezenden. De heer Slob heeft mij ook gevraagd wat mijn ambitie voor 2030 is ten aanzien van de toegankelijkheid voor de trein en om te reageren op het verzoek van de CG-Raad om het nodige extra geld te reserveren om alle stations in 2030 toegankelijk te maken. Mijn ambitie voor 2030 heb ik aangegeven in de brief die ik de Tweede Kamer heb toegestuurd bij de toezending van het stappenplan toegankelijkheid. Daarin heb ik aangegeven te kiezen voor de deelvariant. NS en ProRail zullen op basis van deze ambitie het

				<p>implementatieplan medio 2006 bij mij indienen. Daarbij moeten zij - en dat zullen zij ook doen - nauw overleg voeren met gemeenten en regionale OV autoriteiten en ook met de gebruikersorganisaties als de CG-Raad. Hiermee beoog ik een zo breed mogelijk gedragen selectie te bewerkstelligen.</p> <p>Met de deelvariant die ik nu door NS en ProRail laat uitwerken, wordt 90% van de reizigers bereikt. Met de extra investering van € 100 miljoen waar de CG-Raad op doelt, zouden de overige 10% van de reizigers bereikt worden. Dit bedrag is exclusief de – aanzienlijke – investeringen die er dan nog aan de treinen nodig zijn.</p> <p>De kosten en baten van een dergelijke investering afwegende, wil ik eerst onderzocht hebben hoe de deelvariant er concreet uit zal zien en of het mogelijk is - bijvoorbeeld door regionale spreiding - ervoor te zorgen dat aanvullend OV beschikbaar is juist op die plekken waar de stations nog niet volledig toegankelijk zijn (het zij door Stad/streekvervoer, hetzij door aanvullend doelgroepenvervoer). Overigens zullen alle stations in Nederland voor doven, slechthorenden en blinden en slechtzienden wel volledig toegankelijk zijn, en al ruim eerder dan in 2030.</p>
Slob	CU	036	<p>Is er ooit onderzoek verricht naar de risico's van mobiel bellen tijdens het fietsen? Is het de minister bekend dat daardoor veel ongelukken gebeuren? Is dit niet minstens zo gevaarlijk als fietsen zonder handen aan het stuur?</p>	<p>Neen, er is nooit onderzoek verricht naar de risico's van mobiel bellen tijdens het fietsen en er zijn ook geen cijfers bekend van het aantal ongevallen als gevolg van mobiel bellen tijdens het fietsen. Wel gelden voor fietsers dezelfde gevaren als voor gemotoriseerde bestuurders, namelijk een fysieke afleiding als de bestuurder tegelijkertijd de mobiele telefoon en het voertuig moet bedienen en een cognitieve afleiding als een bestuurder een deel van zijn aandacht aan het telefoongesprek moet besteden in plaats van aan het rijden. Op basis van de resultaten van gedragsstudies kan worden geconcludeerd dat het gebruik van een mobiele telefoon een negatief effect heeft op het rijgedrag, ofschoon de aan fietsers gestelde verkeerseisen veel lager zijn dan die aan bijvoorbeeld automobilisten. Ik zal de ongevalsbetrokkenheid van bobiel bellen tijdens het fietsen nader laten onderzoeken</p>
Slob	CU	037	<p>Ik ga er vanuit dat bij nieuwe verdeelsleutel voor de BDU rekening wordt gehouden met problematiek van kleinere provincies (hebben niet of nauwelijks middelen om aansprekende projecten te starten). Graag uw reactie.</p>	<p>Met de koepels van de regionale overheden heb ik bij de invoering van de BDU afgesproken te streven naar invoering van een nieuwe, op structuurkenmerken gebaseerde sleutel na drie jaar.</p> <p>Inmiddels wordt er in goede afstemming met vertegenwoordigers van de regio's gewerkt aan zo'n nieuwe sleutel. Deze zal medio 2007 beschikbaar zijn en dan in december van dat jaar worden toegepast voor de verdeling van de BDU voor het jaar 2008.</p>
Staij	SGP	004	<p>Graag vraag ik hierbij een reactie</p>	<p>Duurzaam Veilig is en blijft uitgangspunt van beleid. Dat heb ik ook in de Nota</p>

		<p>op de door het SWOV gepresenteerde voorstellen om te komen tot een overkoepelend systeem van kwaliteitszorg voor het wegverkeer (in 'Door met duurzaam veilig').</p>	<p>Mobiliteit aangegeven. Daarbij laat ik mij zeker inspireren door de nieuwe versie van het boek 'Door met Duurzaam Veilig' van de SWOV. Door de SWOV is als meest aansprekende voorbeeld van de door haar bedoelde kwaliteitszorg genoemd: het aan de weggebruiker aanbieden van een herkenbaar wegbeeld waardoor het wegverloop en het gedrag van andere weggebruikers beter voorspelbaar wordt. Ik wil de invoering van de essentiële herkenbaarheidskenmerken versnellen. Door het vrijmaken van € 15 mln in de periode 2006-2010 heb ik de periode verkort tot 5 jaar.</p>
--	--	---	--