

Cramer ChristenUnie

Ik heb samen met de heer Van der Staaij een amendement ingediend dat geld vraagt voor het project van de sector dat beoogt het kleine schip in stand te houden zodat al die Binnenhavens ook in de haarvaten kunnen worden blijven bediend. Een aantal voorstellen betreft aanpassing van wetten en regels. Is de staatssecretaris bereid dit het komend jaar uit te werken?

Ik heb met de opstellers van het rapport over het kleine schip afgesproken om zeer binnenkort met elkaar af te spreken wie wat gaat oppakken.

Cramer ChristenUnie

Op de grootste knelpunten zijn ook volgens de ChristenUnie extra rijstroken nodig. CE Delft heeft aangetoond dat we daarbij echter niet de illusie moeten hebben dat dit ook effectief is in de strijd tegen klimaatverandering want het trekt ook meer verkeer aan. Graag reactie op deze belangrijke conclusie

CE heeft op verzoek van Koninklijk Nederlands Vervoer onderzocht welke infrastructurele maatregelen kunnen leiden tot CO<sub>2</sub>-reducties in de verkeerssector. Uit de analyse blijkt dat er verschillende mogelijkheden zijn om door investeren in infrastructuur CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren. CE heeft ook gekeken naar de effecten van een verbeterde doorstroming door het aanbieden van meer infrastructuurcapaciteit. Conclusie is dat een betere doorstroming, naast een positieve invloed op de bereikbaarheid en een mogelijk positief effect op de lokale luchtkwaliteit, zorgt voor lagere CO<sub>2</sub>-emissies per ton- en reizigerskilometer. Op de langere termijn kan dit positieve effect echter weer tenietgedaan worden door een toename van het totale verkeersvolume. Een uitzondering hierop is bijvoorbeeld het bestemmen van bestaande rijstroken tot doelgroepstroken. Het mogelijke effect van latente vraag is ons bekend en was bijvoorbeeld ook al aan de orde bij de besluitvorming over de spoedwet wegverbreding onder Minister De Boer. Het door CE genoemde effect is daarom de afgelopen jaren ook steeds al meegenomen in de relevante besluitvorming en plannen, zoals de Nota Mobiliteit.

Cramer ChristenUnie

Ik vraag de minister om voor woensdag en anders voor het MIRT inzicht te geven in de verhouding tussen de in de markt gezette opdrachten en de planning en welke acties de minister neemt om de vertragingen en achterstanden weg te werken.

U heeft mij eerder gevraagd inzicht te geven in de achterstand in het onderhoud op het spoor via een overzicht van geplande en gerealiseerde budgetten. In mijn brief van 29 september 2008 heb ik u dit overzicht gegeven. De brief geeft een overzicht van zowel de gereserveerde budgetten en de gerealiseerde budgetten als een meerjarenoverzicht van de gerealiseerde onderhoudsbudgetten. In het overzicht was de prognose voor 2008 meegenomen op basis van de informatie na twee kwartalen.

Kernpunten uit die brief waren:

- Het verschil tussen beschikbaar budget en realisatie voor klein en groot onderhoud en vervanging wordt voor eind 2008 geprognosticeerd op € 109 mln.;
- Het verschil wordt deels ook veroorzaakt door financiële meevallers en tegenvallers op de projecten;
- De achterstand is cumulatief en de resultante van achterstanden in afgelopen jaren;
- De budgetten blijven beschikbaar voor de geplande werkzaamheden en lopen over naar het volgend jaar;
- De projecten worden gerealiseerd binnen de kritische planningsgrenzen, waarmee wordt voldaan aan de eisen van beschikbaarheid en veiligheid.

Ik wil in navolging van genoemde brief nogmaals herhalen dat afgelopen jaren forse slagen zijn gemaakt in het wegwerken van de achterstanden bij het spooronderhoud. In de vorm van het Herstelplan Spoor zijn hiervoor extra middelen vrijgemaakt. Uit de MidTerm Review is gebleken dat het herstel van het spoor op schema ligt. Ook uit het rapport van McKinsey blijkt dat het goed gaat met het onderhoud op het spoor en dat ProRail, Europees gezien, tot de beter presterende beheerders hoort. Die prestaties worden bovendien geleverd bij een toenemend gebruik van het spoor. Dat neemt niet weg dat de extra onderhoudsopgave wel volgens planning moet worden uitgevoerd. Ik maak mij dan ook zorgen over de ten opzichte van de planning opgelopen achterstanden. Deze betreffen niet alleen het onderhoud maar ook de binnen het budget voor beheer en onderhoud opgenomen programma's zoals het programma capaciteitsknelpunten. Ik heb ProRail hierop aangesproken.

In 2007 is ProRail een verbeterprogramma gestart. Via de kwartaalrapportages word ik geïnformeerd over de resultaten daarvan. Voor dat verbeterprogramma heeft ProRail een analyse gemaakt per categorie werkzaamheden van de achterliggende oorzaken en vervolgens per categorie maatregelen benoemd. Die verbetermaatregelen betreffen onder anderen:

- Een betere afstemming tussen productieplanning en cashflowplanning;
- Verbetering van de informatievoorziening en onderliggende informatiesystemen;
- Een strakkere sturing van de programma's;
- Het oplossen van personele knelpunten (capaciteit).

Ook in uw rapport Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor vraagt u naar de onderbesteding en dan in het bijzonder op de budgetten voor bovenbouwvernieuwing en het programma kleine infrastructuur. Ik heb toegezegd u nog dit jaar een reactie te geven op dit rapport. Ik zal dan ingaan op de door u in het rapport specifiek gestelde vragen. Tenslotte geef ik u nog een totaaloverzicht van de verschillen tussen budget en realisatie (stand eind 2008). Dit overzicht is gebaseerd op de prognose na drie kwartalen. Wederom geldt dat de achterstand cumulatief is. Die achterstand is geleidelijk opgelopen in de periode 2005-2007. Vanaf 2008 is echter sprake van een dalende trend. Bij dit overzicht de kanttekening dat het gaat om achterstand in de uitgaven. Dat kan dus ook betekenen dat het project wel in de markt is gezet maar door vertraging tot minder uitgaven leidt. Verder bevinden veel projecten die onderdeel zijn van het programma capaciteitsknelpunten zich nog in de planstudiefase en leiden daarom nog niet tot grote uitgaven. Ten opzichte van mijn brief van 29 september zijn de bedragen geactualiseerd en is de achterstand op het budget voor kleine infrastructuur separaat inzichtelijk gemaakt. Verder zijn in dit overzicht, zoals gemeld, naast het reguliere onderhoud dus ook de programma's meegenomen. De bedragen zijn in € mln. en exclusief BTW.

Klein en groot onderhoud 24  
Onderhoud transfer 6  
Subtotaal 30

Bovenbouwvernieuwing 20  
Overige vervangingen 28  
Kleine infrastructuur 38  
Subtotaal 86

Capaciteitsknelpunten 48  
Overige programma's (saldo) 41  
Subtotaal 89

Totaal 205

Cramer ChristenUnie

Voor de projecten die boven de grens van 112,5 mln. vallen is ook uitgegaan van 50% cofinanciering. Ik zie hier een spanningsveld, met name bij de stadsregio's omdat deze naast de BDU geen andere eigen middelen hebben. Bij grote rijkswegen is nauwelijks sprake van cofinanciering. Is hiermee niet het risico dat het Rijk verkeersproblemen afschuift op de regio? Het is goed dat het kabinet over al dit soort vragen in gesprek gaat met de regio's en met een plan van aanpak komt.

Voor regionale/lokale projecten boven de BDU-grens (€ 112,5 resp. € 225 miljoen) is geen sprake van 50% cofinanciering. Het Rijk betaalt het verschil tussen de meest kosteneffectieve oplossing en de BDU-grens; de provincie dan wel de stadsregio betaalt het bedrag tot aan de BDU-grens. Provincies en gemeenten hebben daarvoor middelen uit eigen inkomsten, BDU of provincie- of gemeentefonds; dus van afschuiven is geen sprake. Stadsregio's zullen daarvoor een beroep moeten doen op de in liggende gemeenten en/of de provincie. Voor het actieprogramma regionaal OV is wel sprake van cofinanciering. Bij rijkswegen wordt uitgegaan van in principe Rijksfinanciering, maar ook hier zijn veel voorbeelden van cofinanciering. Over al deze onderwerpen wordt gesproken in het kader van de gebiedsagenda's die uiteindelijk uitmonden in concrete afspraken in het MIRT. De bestuurlijke overleggen zijn daar een essentieel onderdeel in.

Cramer ChristenUnie

Nav brief CO2 doelen verkeerssector verzoek aan minister duidelijkheid te geven wat de bijdrage is van de verkeers- en vervoersector aan het realiseren van de schoon en zuinig doelen

In het Programma Schoon en Zuinig is voor de sector verkeer afgesproken dat in 2020 de CO2-uitstoot is teruggebracht tot maximaal 30 – 34 Megaton/jaar. Afgezet tegen een verwachte trendgroei tot 47 Mton in 2020, zou dit een reductie betekenen van 13 tot 17 Mton. Om dat doel te halen is een omvangrijk maatregelenpakket afgesproken, dat de komende jaren wordt uitgevoerd. In 2010 zal voor het hele programma Schoon en Zuinig een herijking plaatsvinden. Dan zal ook besloten worden over eventueel benodigde extra maatregelen, in geval mocht blijken dat de voortgang onvoldoende is om de doelen van 2020 te halen.

Cramer ChristenUnie

Nav Programma Hoogfrequent Spoor vraag aan minister of de planstudies niet sneller opgeleverd kunnen worden.

Ik ben hard aan de slag met de planstudies voor het programma PHS. Al het voorwerk is begin dit jaar reeds gestart toen het nog kandidaat-planstudies waren. Nu er met de begroting 2009 duidelijkheid is over het budget konden we zijn we direct door met de planstudies. Het Kabinet zet alles op alles om vóór de zomer 2010 projectbesluiten te kunnen nemen. Gelet op de omvang van dit pakket is 1,5 jaar erg ambitieus, inclusief de besluitvorming daarover. De planning sluit aan op de afspraken die we in het AO van 2 oktober over de spoorambities hebben gemaakt. Ik zie dan ook – zonder de zorgvuldigheid geweld aan te doen – geen mogelijkheden tot versnelling van de planstudies.

De Krom VVD

De Minister heeft afgelopen zaterdag uitgesproken dat het adagium van 2\*3 en 2\*4 uit de Mobiliteitsaanpak nu al ingaat. Wat houdt dat concreet in?

Ik heb aangegeven dat 2x4 binnen de Randstad en 2x3 daarbuiten voor mij de referentie is. Daar wil ik naartoe om een robuust wegennet te realiseren. Uiteraard met open oog voor het werkelijke verkeersaanbod. Verbredingen zijn natuurlijk alleen daar nodig waar er een knelpunt is, of waar het voor de robuustheid van het netwerk noodzakelijk is. In de mobiliteitsaanpak is deze ambitie opgenomen. Ook in het lopende programma vóór 2020 werk ik al aan deze ambitie. Zo zullen bijvoorbeeld A2 Holendrecht – Oudenrijn, A6/A9, A50 Ewijk – Valburg en A15 Maasvlakte - Vaanplein al in 2020 robuust zijn.

Koopmans CDA

Hoe kijkt de minister aan tegen PPS inzetten, bijvoorbeeld door pensioenfondsen aan te spreken op hun publieke verantwoordelijkheid en uitvoering te geven aan de adviezen van cie. Ruding. De initiatieven van PPS leiden tot op heden nog niet voldoende tot het inzetten van middelen uit de private sector voor het realiseren van maatschappelijke investeringen. Welke projecten wil de minister hiervoor inzetten? Kan de minister met de regio's bezien of voorfinanciering mogelijk is voor in ieder geval Westfriisaweg (N23), A1, A67 en Rijnlandroute.

In de kabinetsreactie heeft het kabinet aangegeven de aanbeveling van de cie. Ruding over te nemen om samen met de institutionele beleggers de mogelijkheden van een DBFM-fonds nader te onderzoeken. Dit onderzoek is onlangs gestart. Daarnaast is de aanbeveling overgenomen om voor alle projecten boven de € 60 mln. de meerwaarde van PPS te onderzoeken. Voor alle projecten waarbij sprake is van meerwaarde zal in principe ook voor PPS gekozen worden. Op dit moment loopt voor een aantal projecten de meerwaardetoets. Over de resultaten hoop ik u in de loop van het begrotingsjaar te informeren. Op korte termijn zullen twee PPS-en, te weten Maasvlakte-Vaanplein en Utrecht-Veenendaal, worden aanbesteed. De belangrijkste onzekerheid is daarbij het effect van de kredietcrisis op de bereidheid van banken en institutionele beleggers om middelen ter beschikking te stellen. Tegenover voorfinanciering van projecten sta ik in principe welwillend. Er zal ook in dat geval echter wel eerst volgens de normale spelregels vastgesteld moeten zijn dat er een probleem is. En ook zal daarvoor de uiteindelijke dekking geregeld moeten zijn.

Koopmans CDA

De toewijzing van €500 miljoen aan regionale OV-projecten uit de Mobiliteitsaanpak is zo'n bijzondere procedure, gaan we nu een dure tramtunnel in Den Haag aanleggen terwijl in Limburg minder bussen gaan rijden door de bezuiniging op de BDU?

In het coalitieakkoord is een mindere groei van de BDU afgesproken; van 2,1% groei naar 1,1% groei. Door de mobiliteitsaanpak kan er toch meer dan 1,1% groei worden geïnvesteerd. Voor het openbaar vervoer is daarvoor het Actieprogramma regionaal OV van belang én de Quick scan regionaal spoor. Samen met de decentrale overheden is aan beide plannen gewerkt. Met het Actieprogramma wordt 1,07 miljard euro geïnvesteerd. VenW draagt hieraan 500 miljoen euro bij, de decentrale overheden de rest. In de Quick scan regionaal spoor investeert VenW 90 miljoen. Hiermee wordt de mindere groei van de BDU meer dan goedgemaakt. In Den Haag draagt het rijk voor 46,6 miljoen bij aan het kruisingsvrij maken van tramlijn 9. In Limburg ben ik voornemens om 30 miljoen euro bij te dragen aan meer en beter OV in en om Maastricht en 'Parkstad'. Over de totale bijdragen aan Limburg vindt nog overleg plaats. Dit moet uiterlijk vóór het BO MIRT van komend voorjaar zijn beslag hebben gehad.

Koopmans CDA

Het gaat hierbij om €500 miljoen die in de Mobiliteitsaanpak wordt uitgetrokken voor regionaal OV, de regio's betalen een zelfde bedrag mee. Vraag is wel op basis waarvan deze projecten zijn geselecteerd, of de normale procedures zijn gevolgd, gezien het rumoer in Den Haag over het inzetten van dit complete budget voor één project (ondertunneling tramlijn 9).

Het Actieprogramma regionaal OV omvat tal van projecten in met name de stedelijke gebieden in het hele land. Voor Haaglanden wordt 92 miljoen uitgetrokken. Dat wordt besteed aan vijf projecten en dus niet alleen de tramtunnel. Het actieprogramma is samengesteld door de decentrale overheden. Zij hebben voorselecties met projecten aangereikt. Binnen deze lijsten is de volgende selectie uitgevoerd, alles in overleg met de decentrale overheden.

1. Eerst heeft een selectie plaatsgevonden van de projecten die binnen de doelstellingen van het actieprogramma vielen, zoals
  - bijdragen aan opheffen capaciteitsknelpunten, sneller en frequenter OV en nieuwe verbindingen voor bus, boot, tram en metro;
  - te starten vóór 2013 en gereed vóór 2020;
  - het project ligt al bij de regio te wachten op uitvoering; het plan is bestuurlijk afgedekt.
2. Daarna is gekeken naar de kosteneffectiviteit van de projecten, waarbij gekeken werd naar de kosten van de maatregelen afgezet tegen de opbrengsten in geld en reistijdwinst. De uitkomsten van deze laatste stap zijn aan het CPB voorgelegd. Het CPB reageerde positief.

Koopmans CDA

De commissie Noordzij heeft goede adviezen gedaan voor de verlichting van de administratieve lastendruk. Zijn er vorderingen te melden?

Het Kabinet werkt momenteel aan een kabinetsreactie met daarbij een gedetailleerd actieplan voor de 15 knelpunten. Bij de voorbereiding daarvan heeft het Kabinet het bedrijfsleven intensief geconsulteerd, zowel in oplossingsgerichte werksessies per knelpunt, als op overkoepelend niveau in het Overlegorgaan Goederenvervoer. Daarbij is geen sprake van een nieuw gecreëerde functie. Momenteel voert mijn departement, samen met andere betrokken departementen, intensief en constructief overleg met brancheorganisaties, werkgevers en werknemers om het actieplan te detailleren en te voltooien. Eind september heb ik u bij brief (Kamerstuk 29515 nr. 266) laten weten er naar te streven de Kabinetsreactie nog dit jaar af te ronden. Alle partijen achten het evenwel noodzakelijk dat we nog een aantal weken extra uittrekken voor een concreet en breed gedragen actieplan. Derhalve verwacht ik nu de Kabinetsreactie en het actieplan begin volgend jaar aan uw Kamer te kunnen zenden. Alle betrokken partijen zijn content met het gekozen werkproces. Het tweede deel van de Kabinetsreactie met een actieplan voor de overige 25 knelpunten uit het rapport Noordzij zal ik daarom via een vergelijkbaar proces voorbereiden en voor de zomer van 2009 aan uw Kamer doen toekomen.

Koopmans CDA

Twijfels over €10 miljoen die gereserveerd is voor het vliegveld van Bonaire, waarom kan dat daar zo snel terwijl Groningen Airport zo lang duurt

De reservering heeft betrekking op een renovatie van de start- en landingsbaan van de luchthaven van Bonaire, welke hoge prioriteit verdient in verband met de veiligheid. De noodzakelijke renovatie is één van de uitkomsten van het onafhankelijk onderzoek dat is uitgevoerd naar de huidige stand van zaken betreffende de luchtvaart op de BES-eilanden. Gelet op het insulaire karakter van Bonaire, is de economische ontwikkeling van Bonaire volledig afhankelijk van de luchthaven. Een vergelijking met de luchthaven Eelde gaat mank. Het Rijk heeft al in 2003 voor Eelde bijgedragen in de bekostiging van de verlenging van de baan. De kwestie daar nu is dat de Raad van State in juni dit jaar heeft geoordeeld dat er ten onrechte vanuit is gegaan dat deze bijdrage niet bij de Europese Commissie had moeten

worden aangemeld als steunverlening. Om die reden heeft de Raad het besluit tot baanverlenging vernietigd.

Koopmans CDA

De laatste jaren zijn er allerlei nieuwe lijnen en kleuren op de weg verschenen, ik heb begrepen dat dit de Essentiële Herkenbaarheid Kenmerken heet. Nu lijkt het mij essentieel dat de automobilist deze ook begrijpt, wil de minister ervoor zorgen één van de voorlichtingscampagnes volgend jaar uit zal leggen wat er met al die kleuren bedoeld wordt? En kan de minister ervoor zorgen dat die nieuwe lijnen ook overal hetzelfde worden toegepast (door eventueel op te treden tegen al te creatieve wegbeheerders)?

In samenwerking met de provincies en de ANWB start V&W eind januari 2009 landelijke voorlichting, om de burger te informeren over de zgn. Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). In het februari-nummer van de ANWB-Kampioen (verschijningsdatum 21 januari 2009) wordt een folder ingesloten, waarin de betekenis van de nieuwe belijning op niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom wordt uitgelegd. In dezelfde editie van de Kampioen wordt ook een redactioneel artikel aan de EHK gewijd. Op deze wijze worden ruim 3,5 miljoen huishoudens bereikt. De folder komt ook beschikbaar in de ANWB-winkels. Voorts komt er een website [www.strepenopdeweg.nl](http://www.strepenopdeweg.nl) en een artikel voor huis-aan-huisbladen. Aanvullend op deze landelijke voorlichtingsinzet zullen de provincies over de EHK gaan communiceren. Daarbij wordt aandacht besteed aan specifieke regionale situaties. Enkele provincies plaatsen ook attentieborden langs door hen beheerde wegen, waarop de nieuwe belijning is aangebracht. Met de wegbeheerders zijn afspraken gemaakt over het aanbrengen van EHK. Het CROW heeft een richtlijn opgesteld om te waarborgen dat de EHK overal op dezelfde manier worden aangebracht. Maar ik heb de decentrale wegbeheerders eind 2006 wel gevraagd strikt de hand te houden aan deze richtlijn, omdat het voor de herkenbaarheid van de belijning essentieel is dat de uitvoering zoveel mogelijk eenduidig is. Het gaat tenslotte om de duidelijkheid voor de weggebruiker. Ook in het recente traject om te komen tot afspraken over landelijke communicatie is dit expliciet aan de orde geweest.

Koopmans CDA

De natuurregelgeving zorgt voor steeds grotere problemen. Klopt het dat de nieuwe geplande overnachtingshaven voor binnenvaartschepen bij Lobith niet door kan gaan omdat daar een groep ganzen is neergestreken? Weet de minister zo vlak voor de kerst geen creatieve oplossing voor deze ganzen?

De overnachtingshaven bij Lobith is gepland in een gebied dat deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied en de Ecologische Hoofdstructuur. Dit betekent dat er uitgebreid onderzoek moet worden verricht naar natuurwaarden en daardoor is de MER hier bijzonder complex. Ik verwacht dat de MER in het voorjaar 2009 is afgerond en streeft naar realisatie van de haven in 2014. (ik wens de heer Koopmans overigens een smakelijk kerstmaal toe).

Koopmans CDA

Kunt u bij voorjaarsnota inzicht geven in de benodigde investeringen om de vliegvelden Maastricht, Twente en Groningen een bijdrage te laten leveren aan de uitplaatsing van 70.000 vluchten uit Schiphol in 2010? En kunt u in de volgende begroting aangeven hoe deze gerealiseerd gaan worden

Ja, er zijn recentelijk afspraken gemaakt met de regio Eindhoven, die ook een impuls voor de bereikbaarheid van Eindhoven Airport kunnen betekenen. In de uitwerking van de in februari 2009 uit te brengen Luchtvaartnota en de eind 2009 gereed komende structuurvisie voor de lange termijn ontwikkeling van Schiphol zullen de verdere consequenties van regionale luchthavenontwikkeling worden geconcretiseerd. Daarbij worden dan ook de eventuele budgettaire gevolgen in kaart gebracht.

Koopmans CDA

Kan de minister naar aanleiding van de A73-tunnels aangeven of de tunnels ook met minder dan 54 veiligheidssystemen kunnen?

In de door mij aangekondigde second opinion wordt deze vraag meegenomen. Ik verwacht u hierover op korte termijn te kunnen berichten.

Koopmans CDA

Onderuitputting bij ProRail is nog aanwezig Hoe gaat de minister dat oppakken en verbeteren?

Zie antwoord op de vraag van de heer Cramer over dit onderwerp

Koopmans CDA

Wij zijn benieuwd hoe trajectcontroles aan de congestie bijdragen. Kan de minister daarop reageren?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) raamt in de Mobiliteitsbalans 2008 het reistijdverlies op de wegen met trajectcontroles en aansluitende wegen op 6% in 2007 ten opzichte van 2000. Trajectcontrole draagt bij aan de congestie door gewijzigd rijgedrag dat daarvan een gevolg is. In de eindrapportage van de 80 km zones, die ik op 23 juni jl. naar de Kamer gestuurd heb, is daar nader op ingegaan. Het blijkt dat een combinatie van 80 km zones met weefvakken die complex en filegevoelig zijn en trajectcontrole minder goed werkt. De afgedwongen uniforme maximumsnelheid van 80 km/u leidt ertoe dat weggebruikers meer rechts houden en moeite hebben met het wisselen van rijstrook. Hierdoor verslechtert de doorstroming van het verkeer sterk.

Koopmans CDA

Heeft de minister de aanbevelingen uit de initiatiefnota Koopmans/De Jager "natuurbeleid, een onnodig groeiend ongenoegen" al uitgewerkt?

Ten aanzien van de initiatiefnota Koopmans/De Jager kan ik u melden dat mijn collega Verburg van LNV onlangs in het AO en VAO over de kabinetsbrede Evaluatie Natuurwetgeving op deze nota is ingegaan. Zoals zij toen heeft aangegeven zal het kabinet in het voorjaar 2009 een vervolgaanpak presenteren. Daarbij worden de punten van alle ministeries, ook die van verkeer en vervoer meegenomen.

Koppejan CDA

Welke maatregelen zijn er sinds het aannemen van de motie-De Krom/Koppejan door de staatssecretaris genomen om de jaarlijkse 2% kostenbesparing te realiseren in de waterketen? Hoeveel is er gebruik gemaakt van de stimuleringsregeling samenwerking in de waterketen? Wordt die in de huidige vorm voortgezet?

De middelen voor de stimuleringsregeling zijn opgenomen in de begroting van VROM. De minister van VROM heeft op 20 oktober 2008 een brief aan de Tweede kamer gestuurd (28966, nr. 18) waarin zij aangeeft hoe het staat met de besteding van middelen die beschikbaar zijn in het kader van het waterketenbeleid. De voortgang van de samenwerking wordt, zoals met uw Kamer afgesproken vanaf 2007 tweejaarlijks door de Minister van VROM gemonitord. In 2009 vindt er bovendien een tussenevaluatie en in 2011 de eindevaluatie plaats. De Minister van VROM is derhalve primair aanspreekpunt voor dit onderwerp.

Koppejan CDA

Stimuleringsregeling samenwerking in de waterketen(uitgevoerd door VROM). Hoeveel gebruik is er gemaakt door gemeenten en waterschappen van de vorig jaar per motie van de Kamer ingevoerde stimuleringsregeling (2,5 miljoen euro)? Welke concrete stappen verwacht u komend jaar van partijen in de waterketen? Hoe beoordeelt u de voortgang van de samenwerking? Wordt de huidige regeling voortgezet?

Zie het antwoord op de vorige vraag.

Koppejan CDA

Het CDA maakt zich zorgen over het onderhoud van vaarwegen. Wij willen wel dat de staatssecretaris vasthoudt aan het uitgangspunt van preventief onderhoud. Graag een reactie van de staatssecretaris.

In 2009 zal ik extra middelen inzetten om de achterstanden in 2016 ingelopen te hebben in plaats van in 2020. Dit is een versnelling ten opzichte van de Mid Term Review uit 2006. In die Mid Term Review is ook aangegeven dat pas in de periode vanaf 2011 het budget groeit tot het niveau waarop overall preventief onderhoud mogelijk is. Ondanks de in de begroting verwerkte versnelling voor het eerder wegwerken van het achterstallig onderhoud, blijft sprake van tijdelijk ontoereikend budget voor het preventief onderhoud in 2009.

Koppejan CDA

Wij willen de regering ook vragen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de vaargeul tussen Harlingen en Terschelling te herleggen via het Schuitengat.

Ik wil u allereerst wijzen op de beantwoording van de Minister van VROM van 14 november jl. (31 700 XI nr. 18) waarin zij reageert op het gehele Waddenpuntenplan. Zij is hier ook ingegaan op de situatie rond het Schuitengat. Als aanvulling hierop meld ik u het volgende. Rijkswaterstaat volgt voor haar baggerwerkzaamheden zo goed mogelijk de natuurlijke dynamiek en de morfologische ontwikkelingen rond de huidige en mogelijke vaargeulen in de Waddenzee. Met name het gebied waarbinnen het Schuitengat zich bevindt, wordt regelmatig gemonitord om de ontwikkelingen van de geulen te volgen. Momenteel is er sprake van een ondiepe geul die alleen met een grote baggerinspanning geschikt is te maken als vaargeul. Mocht in de toekomst blijken dat de geul zich van nature verdiept en verbreedt dan kan een overgang van de huidige (langere) vaarweg door de Slenk naar het Schuitengat aantrekkelijk worden. Op dit moment zie ik dan ook geen aanleiding voor nader onderzoek.

Koppejan CDA

Kan de staatssecretaris een laatste stand van zaken geven over de Stop van Lozen? (Noord-Limburg)

De Stop van Lozen wordt gevormd door de sluisen 17 en 18 welke liggen in de Zuid-Willemsvaart op het grondgebied van België. Rijkswaterstaat heeft samen met de Vlaamse vaarwegbeheerder (N.V. de Scheepvaart) een onderzoek verricht naar de optimalisatie van het gebruik van de grensoverschrijdende waterwegen in het zogenoemde Benelux-middengebied. Uit deze studie is gebleken dat de dimensie van de sluisen 17 en 18 bij Lozen niet geheel voldoet aan CEMT-vaarwegklasse II. Beide sluisen zijn in redelijk goede staat. Momenteel zijn er bij deze sluisen geen capaciteitsproblemen en voor de toekomst wordt er weinig groei verwacht op het grensoverschrijdende traject. Om deze redenen ziet de Vlaamse vaarwegbeheerder geen reden om voor 2020 te investeren in de opwaardering van deze sluisen.



Koppejan CDA

Tenslotte willen wij de minister en staatssecretaris wijzen op het belang van de Sluis bij IJmuiden voor de regio en de havenactiviteiten langs het Noordzeekanaal. Wij willen hem vragen om een spoedig besluit over de Planstudie.

Wij hebben zeer zeker oog voor de belangen van de haven van Amsterdam en de rol die een nieuwe grote sluis daarin kan spelen. De in dit verband opgestelde verkenning zal uiterlijk volgende week aan alle betrokken partijen worden aangeboden. Voor besluitvorming over de start van een planstudie is nog niet alle benodigde informatie beschikbaar. Daarnaast is er onvoldoende duidelijkheid over de kosten en geen zicht op de financiering. Hierbij zijn de uitkomsten van een business case van belang.

Koppejan CDA

Met betrekking tot de zeescheepvaart willen wij de staatssecretaris vragen haar volledige medewerking te geven aan een gezamenlijk met het ministerie van Financiën uit te voeren regeling die per 1 januari 2010 de eerlijke concurrentiepositie van Nederlandse reders t.o.v. buitenlandse reders, volledig herstelt. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris De Jager heeft in het Verzamel-AO Financiën van 26 november aan de Kamer toegezegd, samen met de Staatssecretaris van VenW, medio januari een brief te sturen over het level playing field van de Nederlandse reders.

Koppejan CDA

Vorig jaar is er een kamerbreed ondersteunde motie aangenomen van CDA en PvdA die het MKB gelijke kansen moet bieden om in aanmerking te komen voor opdrachten van Rijkswaterstaat. De minister heeft toegezegd deze motie uit te voeren. Wij willen van de minister de harde toezegging dat hij in het aanbestedingsbeleid van zijn ministerie, dus ook van RWS, MKB bedrijven vanaf heden gelijke kansen biedt om mee te dingen naar overheidsopdrachten.

Het beeld dat Rijkswaterstaat slechts met circa 10 grote aannemers werkt klopt niet en wordt ook niet nagestreefd. Rijkswaterstaat heeft regelmatig contact met de brancheverenigingen in het MKB om te bezien waar en hoe belemmeringen voor deelname van het MKB aan aanbestedingen bij Rijkswaterstaat kunnen worden weggenomen. Op dat punt zijn afgelopen jaar concrete stappen gezet, zoals het wegnemen van extra eisen voor combinatievorming en het verbeteren van de informatievoorziening voor inschrijvers. Nog deze week heeft Rijkswaterstaat met één van de brancheorganisaties (het VBKO voor de waterbouwsector) om tafel gezeten. Er zijn toen concrete afspraken gemaakt hoe gezamenlijk uit recente aanbestedingen lessen kunnen worden getrokken over de wijze van bundelen van werkzaamheden en over het borgen van voldoende kennis bij Rijkswaterstaat en de opdrachtnemers over de nieuwe contracten.

Koppejan CDA

Het komend jaar wordt beslissend wanneer het gaat om de definitieve invulling van de KRW. Wij hebben al eerder opgemerkt dat de KRW haalbaar en betaalbaar uitgevoerd moet worden. Wij zien dat veel gemeenten de mogelijkheden van afkoppelen van regenwater onbenut laten. Wat gaat de staatssecretaris doen om hier de komende jaren verbetering in aan te brengen? Geeft de staatssecretaris nog gevolg aan het voorstel van collega Atsma om regenputten in ere te herstellen?

Per geval moet beoordeeld worden of afkoppelen een kosten effectieve maatregel is. De ex-ante evaluatie van de KRW die dit voorjaar met uw Kamer is besproken gaf geen aanleiding om de gemeenten te verzoeken vaker tot afkoppelen over te gaan vanwege KRW doelstellingen. Zoals ik eerder heb aangegeven zie ik geen reden voor een Rijksstimulering van regentonnen. Daar waar de

lokale omstandigheden stimuleren gewenst maken, ligt het in de rede dat de waterschappen en gemeenten hierin het voortouw nemen.

Koppejan CDA

De inrichting van Groot Mijdrecht Noord. Het CDA is ook hier geen voorstander van het onder water zetten van polders. Gelukkig heeft GS van Utrecht inmiddels een nieuw voorstel ontwikkeld, (inmiddels de 7e variant) waarin meerdere functies zoals duurzaamheid, natuur landbouw en betaalbaarheid gecombineerd kunnen worden. Is de staatssecretaris bereid om dit nieuwe voorstel van Utrecht in dezelfde mate mede te financieren dan de eerdere voorstellen? Welke voorwaarden worden precies gesteld aan medefinanciering door V&W van de inrichting van Groot Mijdrecht Noord?

De Provincie Utrecht moet deze 7e variant nog nader gaan uitwerken en een overzicht geven van de kosten van het project Groot Mijdrecht Noord en de toedeling hiervan aan de verschillende partijen. Ik heb eind oktober 2008 toegezegd mij, evenals bij eerdere voorstellen, in te spannen om een beperkt deel mede te financieren mits is gebleken dat de uitgewerkte (7e) variant voldoende bijdraagt aan een aantal voor V&W belangrijke aspecten. Ik doel hierbij op: 1. het oplossen van het tekort aan zoet water, waarbij GrootMijdrecht Noord een bovenregionale functie kan hebben; 2. de variant aan de oplossing van de problematiek in diepe droogmakerijen van verzilting en bodemdaling kan leveren, en 3. de variant de rol van een bovenregionale calamiteitenberging kan hebben. Het project bevindt zich daarnaast in de verkenningsfase voor het Nota Ruimtebudget. Om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget dient het project de procedure van het Nota Ruimtebudget te doorlopen (onder andere voldoen aan advies van de Commissie van Rijksadviseurs, opstellen kosten batenanalyse (KBA) en Business Case).

Koppejan CDA

Horsten Meerpolder: wij zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van het realiseren van natte natuur in deze polder, graag een reactie.

De vernatting van de Horsten Meerpolder is een regionale opgave. De provincie maakt de keus hoe functiecombinatie in dit gebied wordt gerealiseerd. De argumenten van de regio om deze polder te vernatten liggen in de:

1. realisatie ecologische hoofdstructuur;
2. vermindering van verdroging van de omliggende gebieden (Vechtplassengebied);
3. functiecombinatie van natte natuur en waterberging.

Madlener PVV

Bent u bereid uw Olympische ambities uit te werken en naar de kamer te sturen. Met een prijskaartje uiteraard. En dan alleen niet in 2028 met de Olympische spelen, maar ook een scenario voor het WK voetbal in 2018.

In de voorbereiding van de begroting voor 2010 zal bij de voorjaarsnota meer inzicht worden gegeven in de kosten en baten van de maatregelenpakketten die in de Mobiliteitsaanpak als ambitie voor 2028 zijn geformuleerd. Na de besluitvorming over verlenging van het MIRT zal er gewerkt worden aan een concreet projectenpakket. Hoe graag ik ook zou willen dat het WK voetbal in Nederland wordt gehouden, ik kan u niet beloven dat we alle ambities in 2018 al kunnen realiseren. Hiervoor ontbreken simpelweg de middelen (tijd en geld).

Madlener PVV

En zo ja waarom eigenlijk en is de minister bereid om te kijken of het samenvoegen van NS en ProRail tot één staatsbedrijf toch eigenlijk niet veel efficiënter is?

Ik zie dat alle vervoerders en ProRail steeds beter samenwerken. Samen komen ze tot een optimaal spoorproduct. Dat is knap want het aantal vervoerders op het net neemt toe: in 2007 waren het er 19. Een mooi voorbeeld is het gezamenlijke plan van ProRail, NS en goederenvervoerders: 'Ruimte op de rails' voor het programma hoogfrequent spoorvervoer. Een andere voorbeeld is dat de capaciteitsverdeling steeds beter verloopt. Voor de verdeling in 2009 zijn bijna alle aanvragen gehonoreerd. ProRail en vervoerders hebben in een gezamenlijk persbericht hun tevredenheid hierover geuit. ProRail, NS en andere vervoerders hebben aangekondigd veel intensiever te gaan samenwerken bij de dagelijkse verkeersleiding. Ze gaan fysiek bij elkaar zitten zodat ze bij storingen en calamiteiten sneller kunnen schakelen. Van belang is ook dat ProRail elke vervoerder gelijk moet behandelen (non-discriminatoir). Deze verbeterde samenwerking in combinatie met de eis van een non-discriminatoire behandeling maken dat ik grote vraagtekens heb bij het weer samenvoegen van NS en ProRail in één staatsbedrijf. Tezamen met het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving bied ik het rapport over de motie Wolfson c.s. van 15 maart 2003 aan. Hierbij zal ik onder andere ingaan op de (on)wenselijkheid van het weer samenvoegen van ProRail en NS in één staatsbedrijf.

Madlener PVV

En hoe zit het met de afschaffing van de 80 km zones. Dat is een snelle maatregel om de files te verminderen, kost niets en kan morgen worden geregeld.

Bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, voorzie ik dat de 80 km zones ten einde komen. Dat heb ik in een brief van 23 juni jl. al aan de Kamer al meegedeeld. In die brief heb ik eveneens aangegeven, in aanvulling op de reeds voorzien vier experimenten, op de noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit te zullen gaan experimenteren met dynamische maximumsnelheden. Hierbij is de doelstelling de doorstroming te verbeteren en het positieve effect van de 80 km zones voor de lokale luchtkwaliteit te behouden. Door het experimenteerartikel in de Wegenverkeerswet kan ik deze experimenten in juridische zin vrij snel starten. Het afschaffen van 80 km zones zonder meer, vergt evenwel voor elk traject een verkeersbesluit dat voor bezwaar en beroep vatbaar is. Inclusief het onderzoek dat in dat verband nodig is, vergt een dergelijk besluit de nodige tijd.

Madlener PVV

In het kader van ontvolking van sommige regio's: Bent u bereid om de bereikbaarheid van bedrijven en scholen te onderzoeken, want er zijn regio's waar mensen graag zouden willen wonen -- ik noem bijvoorbeeld Zeeland -- maar door files niet naar hun werk kunnen komen

Voor alle regio's van Nederland geldt dat een goed functionerend en samenhangend mobiliteitssysteem belangrijk is. Dit is in de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak verwoord. Ook in regio's waar in de toekomst sprake is van krimp, zal de bereikbaarheid van scholen en werkgebieden goed moeten blijven. De gebiedsagenda's die rijk en regio gaan opstellen zullen aan die ambitie invulling geven.

Neppéus VVD

Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de kosten in het kader van de kaderrichtlijn water zo laag mogelijk worden gehouden

De inzet van het Kabinet maar ook van de medeoverheden is consequent een correcte uitvoering van de KRW: pragmatisch haalbaar en betaalbaar. Ook de KRW zelf eist expliciet een kosteneffectieve aanpak. Dit leidt ertoe dat de kosten van de KRW niet onnodig worden verhoogd.

Neppérus VVD

Hoe verloopt in het kader van de Kaderrichtlijn Water de afstemming met het buitenland (met name landen als Duitsland en Zwitserland)?

De afstemming met het buitenland verloopt voornamelijk via de internationale rivierencommissies voor de Rijn, Maas, Schelde en Eems. In de internationale Rijncommissie zijn Duitsland en ook Zwitserland vertegenwoordigd. Via het internationale deel van de stroomgebiedbeheerplannen stemmen de oeverstaten af.

Roefs PvdA

Durft de minister tegen de doortrekking A77 en de opwaardering N18 (Varsseveld-Groenlo) nee te zeggen vanuit de onwenselijkheid van meer bedrijventerreinen en het en tegengaan van extra doorsnijdingen in het landschap?

In de mobiliteitsaanpak heb ik aangegeven dat ik naar een robuust mobiliteitssysteem wil in 2028. Ik focus mij daarbij op enkele N – wegen die de belangrijke economische kerngebieden met elkaar verbinden en een parallelle structuur voor snelwegen met bereikbaarheidsproblemen vormen. De wegen die dan een hogere kwaliteit zouden kunnen krijgen zijn concreet de N3, de N18, en N35, de N44 en de N65. Specifiek voor de N18 loopt nu een planstudie waarbij het oplossen van de problemen met betrekking tot leefbaarheid en verkeersveiligheid als hoofddoelstelling wordt meegenomen en economische ontwikkeling als nevendoelelstelling. Bij de N18 zijn in overleg met de regio diverse omleidingen onderzocht (zoals bij Eibergen, Haaksbergen en Usselo) om de leefbaarheid in deze kernen te verbeteren. Nut en noodzaak hiervan zal ik telkens per maatregel zorgvuldig afwegen. In het recent Bestuurlijk overleg MIRT zijn geen plannen m.b.t. een doortrekking A77 aan de orde geweest. Met decentrale overheden wordt in het kader van de gebiedsagenda's bekeken of en welke N -wegen onder beheer van andere overheden ook een opwaardering zouden kunnen krijgen. Daarbij zijn de veiligheid op de weg, de leefbaarheid en de bereikbaarheid te onderzoeken aspecten.

Roefs PvdA

De minister wordt gevraagd aan de slag te gaan met het overzicht van voertuigen met al hun specifieke vereisten gaan en het aantal voertuigcategorieën drastisch in te krimpen, te harmoniseren en aan te passen aan het type weg, waarvoor ze bedoeld zijn.(Context: regels onduidelijk voor ouderen en minder validen: Segway, brommobiel, scootmobiel)

Er zijn inderdaad veel categorieën voertuigen; ieder met eigen regels. De meeste voertuigcategorieën met bijbehorende technische eisen voor toelating voor gebruik op de openbare weg komen voort uit EU wetgeving. Dit garandeert dat er in de EU landen geen wirwar van eigen regels ontstaat zodat handel in voertuigen tussen lidstaten eenvoudig is. De plaats op de weg en maximumsnelheid wordt in Nederlandse wetgeving vastgelegd. Hierbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming belangrijke criteria. Zoveel mogelijk worden hierbij regels gelijkgeschakeld. Zo zijn de maximumsnelheden voor gehandicaptenvoertuigen op het fietspad of rijbaan gelijk aan die voor de bromfiets. Gelet evenwel op de grote diversiteit aan voertuigen en de wens om zoveel mogelijk mensen mobiel te houden is een zekere diversiteit aan regelgeving onvermijdelijk. Het door mevrouw Roefs aangekondigde overzicht ontvang ik graag. Hierop zal ik dan later nog schriftelijk reageren. Dan zal ik ook bezien of er op welke manier harmonisatie mogelijk is.

Roefs PvdA

Veiligheid op het water: kunnen we de staatssecretaris eind 2014 ook op meetbare veiligheidsdoelen afrekenen (ipv alleen boekjes en kaarten)?

Het convenant "Varen doe je samen" is in eerste instantie gericht op voorlichting aan recreatie en beroepsvaart. Het accent ligt daarbij op de voorlichting over veiligheid bij belangrijke vaarwegknooppunten (hoe vaar ik zo veilig mogelijk). Op deze manier wordt op een praktische en aansprekende manier gewerkt aan de veiligheid en het wederzijds begrip op het water. De veiligheid op het water is relatief hoog. Het aantal incidenten en met name het aantal dodelijke slachtoffers is laag. Daarom is het stellen van concrete meetbare doelen lastig. Uiteraard is mijn ambitie een permanente verbetering van de veiligheid.

Roefs PvdA

Ik verwacht van de staatssecretaris van de fiets, dat zij een verhoging van de belastingvrijstelling van 750 euro voor de elektrische fiets gedegen wil onderzoeken en dat voorstel in het belastingplan van 2009 wil fietsen.

Het voorstel voor een verhoging van de belastingvrijstelling is onlangs reeds in de Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de orde geweest. De Taskforce heeft uiteindelijk besloten het niet in haar eindadvies op te nemen, omdat op basis van de beschikbare literatuur (Literatuurscan effecten fiscale maatregelen door Mu-consult) niet is gebleken dat een dergelijke maatregel leidt tot een significante toename van het fietsgebruik. Kosten zijn niet de belangrijkste factor in de afweging tussen auto en fiets voor het woonwerkverkeer. Kwaliteit en snelheid van de fietsroute en het weer zijn bijvoorbeeld veel belangrijker. Met de middelen uit de Mobiliteits-aanpak zal ik juist in de kwaliteit en snelheid van de fietsroutes investeren. Overigens zou het besluit over een belastingmaatregel door de staatssecretaris van Financiën genomen moeten worden.

Roefs PvdA

Wat is er aan de hand met het voorstel om kilometertellerfraude tegen te gaan? Of moet ik nu, na twee en half jaar wachten, toch nog zelf met een initiatiefwetsvoorstel komen?

Het desbetreffende voorstel van de Stichting Nationale Auto Pas en de RDW vergde intensieve afstemming met mijn ambtgenoot van Justitie. Vanwege de verscherpte aandacht voor het terugdringen van administratieve lasten is het voorstel vervolgens aan Actal voorgelegd. Recent heb ik het Actal advies ontvangen. Over enige tijd zal ik mijn standpunt hierover aan u mede delen.

Roefs PvdA

Veiligheid op het water: Wat is terechtgekomen van de toezegging van de minister tijdens vorige begrotingsbesprekingen, om het toegestane alcoholpercentage op het water, ook bij niet Rijnvaart, te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille?

De wijziging van de Scheepvaartverkeerswet die nodig is om het alcoholpercentage te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille op de binnenwateren buiten de Rijn, is in procedure gebracht. Het wetsvoorstel zal naar verwachting begin 2009 aan de Tweede Kamer worden gezonden met de bedoeling om de wetswijziging medio 2009 in werking te doen treden.

Roefs PvdA

Bent u ook van mening dat educatieve waterprojecten, zoals gegeven door bijvoorbeeld de stichting Reinwater, juist in deze tijd belangrijk zijn?

Ja, Water en Educatie is één van de onderwerpen die ik nadrukkelijk heb opgenomen in mijn Watervisie. Waterkennis is reeds onderdeel van de eindtermen in het onderwijs. Ik heb een onafhankelijke commissie gevraagd om een Watercanon te ontwikkelen, waarmee onze

watergeschiedenis ook nadrukkelijker onder de aandacht kan worden gebracht. Door heel veel verschillende (markt-) partijen is er inmiddels een rijk gevarieerd aanbod van onderwijsproducten ontwikkeld.

Roemer SP

Kunt u een reactie geven op het spoorplan van de SP?

Wij hebben – met de SP - hoge ambities voor het spoorvervoer. De huidige ontwikkelingen in de spoorsector smaken naar meer. In grote lijnen delen wij dan ook de visie van de SP: een aantrekkelijke treinvervoer voor steeds meer mensen (en goederen). Wij voegen daar aan toe: verwerken van de groei van het goederenvervoer en maatschappelijk betaalbaar, want het geld moet ergens vandaan komen. We zullen alle zeilen moeten bijzetten om dit ten uitvoer te brengen en dat heeft onze hoogste prioriteit. Wij zien het plan van de SP als een oproep en ondersteuning van mijn beleid om de spoorambities die het kabinet heeft nu snel uit te voeren. Voor de zomer 2010 willen we politieke besluiten nemen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De uitvoering van het actieplan groei op het spoor is conform planning. Met de begroting 2009 zijn de middelen tot 2020 in grote lijnen bekend. Daar moet en willen wij nu van uit gaan. Wij moeten echter ook keuzes maken en daar waar voldoende vervoervraag is komen tot een beter spoorvervoer. Al met al kosten de SP voorstellen (extra infra en lagere tarieven voor nagenoeg alle reizigers) naar ruwe schatting tenminste € 10 a 15 mld. extra tussen 2009 en 2020. Wat betreft visie: Het kabinet heeft een duidelijke visie. Die is neergelegd in de spoorambities voor de korte en middellange termijn in deze begroting 2009 en de Mobiliteitsaanpak. Dit borduurt voor op de goede basis die met de NoMo is gelegd. Wat betreft positie NS/NS in overheidshanden U geeft aan dat de positie van NS na 2015 onzeker is. Ook ik vind het van belang om tijdig duidelijkheid te creëren over de concessieverlening na 2015. Bij continuering van de huidige prestatieontwikkeling in de komende jaren ligt een verlening van de concessie aan NS ná 2015 op zichzelf ook in de rede. Ik wil zo'n belangwekkende beslissing weloverwogen nemen. Ik wil daartoe eerst de conclusies van de evaluatie van de spoorwetgeving (inclusief de vervoerconcessie) eind dit jaar met uw Kamer delen. In het eerste kwartaal van 2009 zal ik in het kabinetsstandpunt over deze evaluatie onder andere aangeven hoe ik met de concessie voor NS wil omgaan. Bij een overweging om de concessie na 2015 aan NS te gunnen, weeg ik de investeringen die NS als maatschappelijke onderneming doet om de spoorambities mogelijk te maken mee. In aanvulling daarop wil ik de SP erop wijzen dat de minister van Financiën en ik de NS aansturen als maatschappelijke onderneming. Dit houdt in dat we NS aanspreken op de publieke taak die ze heeft naast het belang van een financieel gezonde onderneming. Wat betreft betaalbaar reizen: het kabinet heeft bewust gekozen voor structureel investeren in kwaliteit en infrastructuur in plaats van consumptieve bestedingen in de vorm van lagere tarieven. Wat betreft meer treinen en infrastructuur: allereerst zijn we het lopende programma aan het uitvoeren. Verder hebben wij voor 12 van de 20 genoemde bestaande lijnen plannen in de maak, hetzij via PHS, quick-scan regionale spoorlijnen of de visie op internationaal personenvervoer. Het gaat dan niet perse om meer rails. Ook kijken we naar potentiële nieuwe verbindingen. Voor 6 van de 11 gesuggereerde nieuwe spoorverbindingen zijn we eveneens aan het bezien of deze kansrijk zijn. Wat betreft nieuwe stations: er loopt al een programma met nieuwe stations. De door SP genoemde stations zijn nieuwe ideeën. Elk station dat de regio of vervoerder aandraagt zal per geval worden bezien. Verantwoordelijkheid Rijk U wilt het Rijk weer verantwoordelijk maken voor al het spoor. Ik vind dat geen goed idee. Eind jaren 90 heeft het kabinet bewust gekozen voor de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor het vervoer op een aantal spoorlijnen naar de regio: onder het motto: verantwoordelijkheden daar leggen, waar ze het beste gedragen kunnen worden. Deze lijnen zijn door aansturing van mijn collega bestuurders in de regio opgebloeid onder andere door een goede afstemming met busvervoer al dan niet door samenvoeging in één concessie van bus en regionaal treinvervoer. Ook zijn er meer toekomstige plannen daartoe in Gelderland vanwege de positieve ervaringen met Syntus in de Achterhoek. De onderlinge afstemming tussen vervoerders vind ik van groot belang. Het verbeteren van de aansluitingen in de keten is een van de speerpunten van mijn beleid. In de mobiliteitsaanpak heb ik daarom veel maatregelen opgenomen die zich hierop richten, o.a. het invullen van ontbrekende verbindingen, het instellen van een ketenmanager en betere informatievoorziening. Als waarborg bevatten wet- en regelgeving afstemmingsverplichtingen tussen vervoerders en weten partijen elkaar steeds beter te vinden. In de

regio Twente wordt bijvoorbeeld de frequentie van de sprinters van NS op het hoofdrailnet verhoogd mede om tot een betere afstemming van bus op trein te komen.

Roemer SP

Is de minister bereid om met spoorvervoerders afspraken te maken over invoering van ERTMS? (in treinen)

Momenteel zijn de vervoerder over de HSL-Zuid (HSA) en de goederenvervoerders over de Betuweroute druk bezig met de aanschaf van ERTMS-treinen en met de aanpassingen aan hun treinen voor ERTMS. In de verschillende overleggen met uw Kamer hebben we daarover gesproken en, zoals u weet, verloopt dat proces niet zonder slag of stoot. Zo zijn er nog steeds discussies over de verschillende ERTMS-versies van de verschillende leveranciers, die niet vanzelfsprekend op elkaar aansluiten, en blijkt het ook moeilijk te zijn om te komen tot de uiteindelijke toelating van treinen op de infrastructuur door middel van inzetcertificaten. Ik heb met hen afspraken om deze treinen eerst goed werkend te krijgen.

Ik ben bereid om met spoorvervoerders afspraken te maken over daaropvolgende invoering van ERTMS in treinen, als deze eerste implementatie op de HSL-Zuid en de Betuweroute goed is verlopen. In mijn brief aan uw Kamer van 11 juli 2008 (kenmerk VenW/DGP-2008/5196) heb ik aangegeven dat de spoorsector en ik het eens zijn over een gefaseerde aanpak bij de invoering van ERTMS. Nu al investeren in grootschalige materieelombouw is niet doelmatig, omdat de ERTMS-versies en -markt in de komende jaren nog niet stabiel zijn. In die brief heb ik ook aangegeven afspraken met vervoerders te maken over de materieelombouw en over de kosten daarvan op basis van het uitgangspunt van 50% bijdrage door de Staat.

Zoals ik in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 29 oktober 2008 heb aangegeven is NS echter van mening dat de Staat 100% van de kosten van materieelombouw moet dragen, omdat NS naar haar zeggen onvoldoende baten ervaart van deze ombouw. Ik vind dat onjuist. Het is van belang dat wij in Nederland één lijn trekken voor alle vervoerders op het punt van ERTMS-subsidies. De goederenvervoerders die hun treinen geschikt maken voor de Betuweroute betalen ook een bijdrage van 50%.§ Zoals bijvoorbeeld in andere Europese landen blijkt, hebben vervoerders wel degelijk voordelen van ERTMS in hun treinen en willen ze daar ook een bijdrage aan leveren. Dat is ook in lijn met de richtlijnen voor Staatssteun van de Europese Commissie.

Roemer SP

Fietsenstallingen, veiligheid, toegankelijkheid en internet in de trein vormen belangrijke componenten voor verbetering van de kwaliteit van reizen met de trein. Wat gaat de minister er aan doen, gaat de minister dit ook daadwerkelijk verbeteren?

ProRail heeft geïnventariseerd dat er 90 mln. nodig is om 90.000 stallingen bij stations te realiseren. Bij 50% cofinanciering door de regio en de investeringen uit actieplan "groei op het spoor", mobiliteitsaanpak en restant Ruimte voor de Fiets is het totale benodigde geld voor de uitbreiding gedekt. Het jaar 2007 was overwegend een goed jaar vanuit het perspectief van de spoorwegveiligheid en de meeste ontwikkelingen in het kader van de spoorwegveiligheid vertonen een positief beeld. Ook ten aanzien van de groep reizigers. Zie verder mijn brief aan uw Kamer van 4 juni 2008 ("Trendanalyse spoorveiligheid 2007", kenmerk VenW/DGP-2008/5183). Ten aanzien van internet geldt dat zowel NS als ProRail bezig zijn met plannen om te komen tot internet in de trein. Het duurt helaas langer dan gewenst om tot realisatie te komen waardoor de in de begroting van 2008 gereserveerde € 15 miljoen niet is besteed. Ik zal de plannen van de sector goed bestuderen, en zal zorgen dat er ook in 2009 € 15 miljoen beschikbaar blijft. Ten aanzien van toegankelijkheid geldt dat op dit moment het stappenplan toegankelijkheid in uitvoering is. Daarbij heb ik u onlangs bij brief geïnformeerd over de door ProRail gevonden maatregelen voor de versnelling van het stappenplan op het gebied van de infrastructuur.

Op korte termijn zal ik u ook informeren over de vragen die Uw Kamer heeft gesteld ten aanzien van de versnellingsmogelijkheden door NS. Al met al ben ik van mening dat dit Kabinet de verbetering van de toegankelijkheid van het spoor zeer serieus neemt en voortvarend oppakt.

Roemer SP

Kunt u de Arkefly-zaak tot op de bodem uitzoeken?

Hoewel primair geen taak van de IVW, zeg ik u toe dat ik deze zaak zal laten onderzoeken. Dit gezien het feit dat de geschillencommissie nog niet actief is.

Roemer SP

De samenwerking tussen Europese havens verloopt moeizaam kunt u toezeggen samenwerking van Noordwest-Europese havens of minstens havens in België en Duitsland te bevorderen?

Zeehavens in Noord-West Europa werken al op veel terreinen samen. In de beleidsbrief Duurzame Zeehavens, die vorige week naar u gestuurd is, staan voorbeelden als: 1) door de havenbeheerders van Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bremen en Hamburg wordt gestreefd naar breed internationaal draagvlak voor een internationale Environmental Shipping Index op basis waarvan schone scheepvaart gestimuleerd kan worden. 2) door regionale overheden en havenbeheerders in Zuid-West Nederland en Vlaanderen wordt op diverse terreinen samengewerkt in het kader van de Rijn-Schelde Delta. Samenwerking tussen zeehavens op de publieke taken wil ik graag verder bevorderen. Samenwerking op commercieel terrein is zeker het verkennen waard. Om een beter inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van intensievere samenwerking tussen zeehavens, onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de maatschappelijke voor- en nadelen van samenwerking, en de mogelijke rol van de rijksoverheid ten aanzien van deze samenwerking. U kunt het eindrapport binnenkort verwachten. Volgend jaar zal ik u een kabinetsreactie toesturen.

Roemer SP

Waarom accepteert u uitstel en vertraging rond de rechten van vliegreizigers in relatie tot de geschillencommissie?

Ik ben zeer verheugd dat de sector dankzij zelfregulering tot een akkoord is gekomen. Ik acht zelfregulering van belang omdat het betekent dat er draagvlak in de sector is. Nog voor de zomer 2009 zal de commissie functioneren. De instelling van de Geschillencommissie biedt de consument een laagdrempelige en snelle, goedkope en eenvoudige procedure om geschillen met luchtvaartmaatschappijen omtrent de naleving van passagiersrechten op te lossen. Hiermee lopen wij voorop. Er is derhalve geen sprake van vertraging.

Roemer SP

Structuurdiscussie over positie waterschappen gaan voeren, niet alleen kijken naar verloop recente verkiezingen. Graag een toezegging van de staatssecretaris

De gemoderniseerde Waterschapswet is per 1 januari 2008 in werking getreden. Een algehele evaluatie van de Waterschapswet is wat mij betreft nu niet aan de orde. Wel vind ik het van groot belang om de recente waterschapsverkiezingen grondig te evalueren. Deze evaluatie, inclusief verschillende scenario's voor de vormgeving van toekomstige waterschapsverkiezingen, zal in het voorjaar van 2009 aan u worden toegezonden".

Samsom PvdA



Zes intercities en zes stoptreinen per uur wordt in de planstudies meegenomen aldus begroting. Wordt, zoals PvdA aanneemt, de hele 6/6-variant zoals in het document van de spoorsector inclusief de lange trajecten - strekken van Alkmaar naar Eindhoven en van Utrecht tot Eindhoven - en de corridor Brabantroute meegenomen?

Ja, in de planstudies Programma Hoogfrequent Spoor worden variant 1 (6/maatwerk) en variant 2 (6/6) gelijkwaardig uitgewerkt. Zowel de variant 1 als variant 2 (behalve voorstel van NS tot doorrijden HSA op het hoofdrailnet) stemmen overeen met het document van de spoorsector en de varianten die met de regio's zijn besproken.

Van der Ham D66

Er is voor de invoering van de elektronische auto's infrastructuur nodig. Wat gaat de regering op dat punt doen?

Ik ben samen met de industrie intensief aan de slag hoe we de ontwikkeling van elektrische auto's in een stroomversnelling kunnen brengen. Ook op Europees vlak voeren we daartoe overleg. Er zijn gesprekken gaande met grote en kleine industriële spelers: zowel met de auto-industrie als met de elektriciteitsmaatschappijen en energieleveranciers, alsmede met universiteiten en TNO en ECN. Ik ben voornemens om samen met een aantal regio's een gezamenlijke aanpak te ontwikkelen om te komen tot proeftuinen met elektrisch vervoer. De grootstedelijke omgeving leent zich heel goed voor de introductie van elektrische auto's: taxi's, stadsdistributie voertuigen, auto's die per dag een kleine actieradius afleggen. Deze proeftuinen zijn bedoeld om leereffecten op te bouwen om te komen tot grootschalige marktintroductie vanaf 2011.

Van der Ham D66

Air car: Door gebruik te maken van gecomprimeerde lucht, kan het worden voortgedreven. Hoe staat de regering tegenover deze innovatie?

Voor zover bekend is het Aircar concept nog in een prematuur, zeer kleinschalig stadium van ontwikkeling. In het kader van de auto van de toekomst richt het departement zich, samen met de automotive sector, op de ontwikkeling van innovatieve en kansrijke concepten. Het gaat hierbij om vier hoofdrichtingen, te weten hybride, en elektrische auto's, waterstof en brandstofcel en geavanceerde biobrandstoffen. De milieuprestaties staan daarbij centraal. Evenals bijvoorbeeld de mogelijkheid om accu's te recyclen. Met name bij de lithium-ion-accu's lijkt dat zeer kansrijk. Ondertussen volg ik, samen met mijn collega van VROM en in samenspraak met de automotive sector, uiteraard andere kansrijke opties.

Van der Ham D66

Over het opzetten van een Europees hogesnelheidsnetwerk: Dat zijn goede ontwikkelingen. Hoe zet de regering zich in om dit te bevorderen? Wordt er bijvoorbeeld nog steeds gesproken met Duitsland en de Scandinavische Landen over een hoge snelheidsverbinding vanuit Nederland naar hen? Wat onderneemt de Regering op dat punt, en welke nieuwe coalities wil zij sluiten?

Er wordt met Duitsland en Scandinavische landen niet meer gesproken over een hoge snelheidsverbinding vanuit Nederland. Een aantal jaar geleden zijn twee van dergelijke verbindingen onderzocht: HSL Oost en Zuiderzeelijn. Over beide projecten is op basis van uitgebreid onderzoek door het kabinet besloten deze plannen niet door te zetten. De voordelen wegen niet op tegen de miljardeninvesteringen die deze projecten vergen. Voor beide projecten zijn wel alternatieve investeringspakket in de plaats gekomen: Traject Oost en Regiospecifiek Pakket Noord-Nederland. De focus ligt daarin niet op HSL vervoer, maar op verbetering van binnenlandse bereikbaarheid. Dit neemt niet weg dat we verbetering van de bestaande internationale treinverbindingen wel ondersteunen. Concreet: vlotte afwikkeling van de ICE via Arnhem naar Duitsland (onderdeel planstudie programma

hoogfrequent spoorvervoer) en eventuele verbetering Groningen – Leer (initiatief van de provincie Groningen).

Van der Ham D66

Er zijn 150.000 structurele rolstoelers in Nederland. Daarnaast zijn er mensen die bijvoorbeeld tijdelijk met een gebroken been zitten. Kan de regering er meer haast achter zetten dat er bij elke trein 1 treinstel met een verlaagde instap is?

Zoals ik in antwoord op de vraag van de heer Roemer over verbetering van de kwaliteit van reizen met de trein heb aangegeven, zal ik u op korte termijn informeren over de vragen die Uw Kamer heeft gesteld ten aanzien van de versnellingsmogelijkheden door NS. Binnen dat kader zal ook in worden gegaan op uw specifieke vraag ten aanzien van het meer haast maken.

Van der Ham D66

D66 is blij met de incidentele investeringen in de infrastructuur, maar deelt de zorg van de VNG over de toename van exploitatiekosten die gepaard gaan met de door het kabinet gewenste groei van 5%. Hoe wil de regering dat garanderen

Het kabinet streeft naar 5% reizigersgroei op het spoor, maar investeert ook stevig in het overige OV. We zetten de investeringen in op plaatsen waar de mobiliteitsproblemen het grootst zijn. Daarmee trekken we extra reizigers in het OV. Niet alle extra reizigers leiden tot hogere exploitatiekosten. Een deel van de vervoersgroei wordt opgevangen door betere voertuigbezetting. Voor het overige deel van de groei wordt de stijging van de exploitatiekosten gecompenseerd door:

- de verhoogde reizigersopbrengsten;
- de efficiency die optreedt door verbetering van de infrastructuur;
- de groei van de BDU jaarlijks met 1,1 %;
- circa 5% van het beschikbare budget van 1 miljard euro van het Actieprogramma dat beschikbaar wordt gesteld voor de exploitatie.

Ik ben van mening dat hiermee de gestegen exploitatiekosten voldoende worden afgedekt.

Van der Ham D66

We zien dat gelden die aanvankelijk voor de Zuiderzeelijn waren bestemd gestoken in het OV-SAAL project. Wringt dit niet met het eerdere oormerken van het geld (of delen daarvan) voor infrastructurele verbeteringen in de Noordelijke provincies? Graag een reactie.

Nee, het inzetten van een deel van het Zuiderzeelijn budget voor OV SAAL wringt niet met eerdere oormerken van het geld. De rijksbijdrage die was gereserveerd voor de Zuiderzeelijn was bestemd voor Noord-Nederland én de Noordvleugel van de Randstad. De projectdoelstellingen van de Zuiderzeelijn waren immers om de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Noord-Nederland te verbeteren én de OV bereikbaarheid op de as Amsterdam – Almere te verbeteren.

Van der Ham D66

Is de minister bereid de groei van het Infrafonds in te zetten voor het spoorboekloos rijden?

De reële groei van het Infrafonds tot 2020 is hard nodig voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit en MobiliteitsAanpak, inclusief de ambities m.b.t. het spoor.

Van der Staaij SGP

80% van de autostoelen in nieuwe auto's zijn onveilig. Nu weet ik wel, dat Nederland geen werkelijke auto-industrie kent. In nationaal opzicht kunnen wij derhalve weinig doen. Maar op Europees niveau zouden wij dit probleem wel stevig op de agenda moeten zien te krijgen. In hoeverre gebeurt dit al? Is hier een oplossing in zicht?

Van de 25 op whiplash geteste stoelen zijn er 5 goed en 8 slecht. De rest zit er tussenin en in sommige gevallen vrij dicht tegen goed aan. De wettelijke eisen aan autostoelen en hoofdsteunen zijn in EU-verband geregeld en het overleg over aanscherping daarvan vergt tijd. Wat sneller werkt is de benadering via Euro NCAP. De testen die vorige week zijn gepubliceerd zijn door Euro NCAP (New Car Assessment Programm) georganiseerd. Mijn ministerie is lid van Euro NCAP en participeert in de samenstelling van het testprogramma en het vaststellen van de beoordelingscriteria. De ervaring leert dat op basis van de testresultaten autofabrikanten al snel hun auto's gaan verbeteren. Veiligheid is immers steeds meer een selling point. Vanaf 2009 maakt de whiplashtest integraal deel uit van de beoordeling van de geteste auto's. Om nog voor vijf sterren in aanmerking te komen zal voortaan ook de bescherming van voetgangers op een behoorlijk peil moeten staan en is de aanwezigheid van Elektronische Stabiliteits Controle, ESC, vereist.

Van der Staaij SGP

De KVNR heeft u gewaarschuwd voor een omgekeerde modal shift in Europa per 2015 door verscherpte internationale milieueisen. Er zou daardoor lading gaan van het water naar de weg. De heer Van der Staaij vraagt hoe we deze mogelijke negatieve trend kunnen keren.

Om te beginnen beschouw ik het akkoord dat recent binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is bereikt over de aanscherping van de internationale normen ter voorkoming van luchtverontreiniging door de zeevaart als een groot succes en sta ik volledig achter het bereikte resultaat. Met dit akkoord wordt de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door zeeschepen fors teruggedrongen en dat is belangrijk voor het verbeteren van onze luchtkwaliteit. Ik wil benadrukken dat andere vervoersmodaliteiten zoals het wegvervoer en de binnenvaart de laatste decennia óók te maken hebben gehad met milieueisen, zowel voor hun brandstoffen als voor hun motoren. Deze milieueisen zijn strenger dan de eisen die nu door IMO aan de zeevaart worden gesteld en zijn ook veel eerder ingegaan dan de nu overeengekomen zeevaartnormen. Met het bereikte akkoord in IMO is dus eerder sprake van een correctie van ongelijke concurrentieverhoudingen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten dan van een verstoring van de concurrentie. De zeevaartsector zal op grond van het bereikte akkoord veel schonere brandstof moeten gaan gebruiken, met name op de Noordzee en de Oostzee.

Van der Staaij SGP

Nog steeds loopt de binnenvaart grote hoeveelheden vracht mis als gevolg van de gebrekkige afhandeling van containers in de zeehavens. Hoe kan de staatssecretaris stimuleren, dat deze afhandeling bevorderd wordt? Is absoluut gegarandeerd dat dit in de Tweede Maasvlakte adequaat wordt geregeld?

Recent zijn in de Rotterdamse haven twee nieuwe terminals geopend. Daardoor is de kadecapaciteit voor containeroverslag flink uitgebreid. In Randstad Urgent wordt hard gewerkt aan het snel realiseren van een containertransferium. Daarnaast zijn binnenvaartoperators voortdurend met elkaar en met het Havenbedrijf in gesprek om afspraken te maken over een verbeterde containerafhandeling. VenW neemt deel aan deze gesprekken en stimuleert dat de marktpartijen afspraken vastleggen in een intentieverklaring. Voor het gezamenlijk uitvoeren van een pilot heeft VenW aan de marktpartijen een bijdrage in het vooruitzicht gesteld. Wat betreft de Tweede Maasvlakte: bij het uitgeven van terrein stelt het Havenbedrijf als eis dat (maximaal) 35 % van de containers over de weg wordt afgevoerd, 45 % via de binnenvaart en 20% per spoor.

Van der Staaij SGP

Het reguliere onderhoud in 2009 kent een terugval; het preventieve onderhoud blijft voor een deel uit. Ik begrijp dat er 150 mln. nodig is om het reguliere onderhoud adequaat uit te voeren. Graag hoor ik van de staatssecretaris vóór de MIT-behandeling waar zij dit geld vandaan gaat halen zodat, als de capaciteit er is, het onderhoud kan plaatsvinden.

De bedoelde 150 mln. herken ik niet. Voor het overige verwijs ik u naar het antwoord op de vraag van de heer Koppejan over onderhoud van vaarwegen.

Vendrik GroenLinks

De minister wil 1250 kilometer asfalt. Dat leidt tot meer uitstoot van CO<sub>2</sub>. Dat weten we dankzij een recent rapport van Koninklijk Nederlands Vervoer. Graag een reactie op het rapport van KNV.

Zie het antwoord op de vraag van de heer Cramer over dit onderwerp

Vendrik GroenLinks

Onder druk van de auto-industrie zijn de normen voor CO<sub>2</sub> uitstoot nog verder versoepeld, Mag ik er overigens van uitgaan dat Nederland deze versoepeling afwijst?

Tijdens het AO-milieuraad van 2 december jl. heeft mijn collega van VROM u meegedeeld dat het kabinet het in de triloog bereikte resultaat niet zal afwijzen.

Vendrik GroenLinks

En wat bedoelt u met uw antwoord op de schriftelijke vragen dat de streefwaarde voor minder CO<sub>2</sub> nadrukkelijk een streefwaarde is zonder directe gevolgen?

In het desbetreffende antwoord heb ik beoogd aan te geven dat de Kyoto-doelstelling voor Nederland een resultaatsverplichting inhoudt. Binnen het kabinet is op basis van deze resultaatsverplichting voor diverse sectoren een streefwaarde vastgesteld. Deze streefwaarde heeft het karakter van een inspanningsverplichting voor de bedoelde sectoren. De optelsom van al deze streefwaarden dient de totale resultaatsverplichting in te vullen. Er is geen reden om aan te nemen dat Nederland niet tijdig kan voldoen aan de Kyoto-verplichting.

Vendrik GroenLinks

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

Tijdens het AO ABvM van 18 november jl. heb ik onderzoek naar de verschillende scenario's toegezegd. U krijgt nog een brief met een nadere toelichting op de te onderzoeken scenario's. Ik kan u ook meegeven dat ik bij de rapportage van de scenario's openheid geef over de aannames en invoervariabelen die gebruikt worden bij de doorrekening van de verschillende varianten van de differentiatie naar milieukeurmerken bij de basisheffing van de kilometerprijs; Er hebben al zeer vele deskundigen naar de modellen gekeken. Het wegverkeer is een uiterst complex systeem is dat zich maar moeilijk laat modelleren, hierdoor zijn de schattingen van de effecten omgeven door onzekerheidsmarges. Tijdens de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 5 februari 2008 is het Centraal Planbureau (CPB) ingegaan op deze onzekerheden. Op basis van de wetenschappelijke analyses naar de effecten van variabele autolasten en de evaluaties van de stedelijke heffingen in Londen, Stockholm, Singapore en Oslo komt het CPB tot de conclusie dat de geraamde effecten plausibel zijn. De discussie over de modellen in de jaren

daarvoor hebben geleid tot verbeteringen van het Dynamo model. Voor de scenario's zal met de nieuwste versie worden gerekend. Met u wordt door het kabinet de zorg gedeeld over de onzekerheden van de verkeersmodellen. Dat is ook een van de redenen waarom ik inzet op de mobiliteitsprojecten. Met de ervaring uit die projecten hebben we de effecten in de praktijk zichtbaar en kunnen de modellen verbeterd worden. Het animo voor het gebruik van de toekomstige gegevens uit de mobiliteitsprojecten onder de wetenschap is nu al groot. Ook zie ik nog de mogelijkheid om in het onderzoek gevoeligheidsanalyses door te rekenen aangaande economische randvoorwaarden in het model. Dit betreft bijvoorbeeld de hoogte van de olieprijs. Op de elasticiteiten van het model zelf kan geen gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd, omdat deze vast binnen het model staan. In het onderzoek neem ik ook een scenario mee waarin voor bestelbusjes en personenauto's het basistarief wordt gedifferentieerd naar brandstofsoort, CO<sub>2</sub> uitstoot en emissieclassen van het voertuig. Voor de overige voertuigcategorieën (vrachtwagens en autobussen) zal een kwalitatief onderzoek plaatsvinden, omdat op dit moment de verkeersmodellen niet toereikend zijn. Onderzoeken van de overige door u genoemde varianten vallen buiten de reikwijdte van het onderzoek. Die gaan immers over het differentiëren naar milieukeurmerken op basis van de voertuigkenmerken binnen de geldende randvoorwaarden van eerlijkheid en lastenneutraliteit. Varianten voor een eerste tien kilometer met een hoger tarief dan wel waarbij vervuilende auto's binnen het stedelijk gebied een hoger tarief betalen vallen daarbuiten.

Vendrik (Groenlinks)

Waar blijft uw Spoedwet Wind op Zee?

In het afgelopen jaar heb ik samen met de Ministers van EZ en VROM belangrijke stappen gezet om de vergunningverlening voor windmolenparken zo snel en soepel mogelijk te laten verlopen.

Voor deze kabinetsperiode gaat het om committering van 450 MW aan opgesteld vermogen. Door middel van een strak draaiboek, waarin de procedures voor subsidieverlening nauw aansluiten op de vergunningverlening, is het mogelijk om per 1 april 2010 de 450 MW te committeren.

Voor 2020 is het streven om 6000 MW windenergie op de Noordzee te realiseren. In het Nationaal Waterplan worden gebieden voor windenergie vastgelegd. De regelgeving rond het uitgiftestelsel, inclusief de subsidieverlening, wordt op dit moment verder uitgewerkt, en is in 2010 gereed. In beginsel kan dus in de zomer van 2010 gestart worden met de uitgifte van kavels.

Dit laatste is met name afhankelijk van de financiële dekking. Hierover heeft uw Kamer een motie aangenomen, waarbij de regering verzocht wordt voorstellen te komen.

Mijns inziens zijn door bovengenoemde acties de noodzakelijke stappen genomen om de doelstellingen voor Windenergie op Zee te realiseren, en zie ik derhalve geen aanleiding om een Spoedwet te maken.