
10 Noten

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (33000-XII).

Noot 1 (zie item 8)

Vragen van het lid Van der Werf (CDA)

Vraag:

Kan de staatssecretaris een reactie geven op de termen slim afvalbeleid, goed productdesign en ambitieus inkoopbeleid in het kader van de 'circulaire economie' (alles is biologisch hernieuwbaar; er wordt niets weggegooid)?

Antwoord:

In Nederland wordt al 80% gerecycled, maar, zoals ik in mijn afvalbrief heb aangegeven wil ik dat dit meer wordt. Samen met bedrijven en de VNG ben ik momenteel bezig om hier uitvoering aan te geven en samen met deze partijen verwacht ik in het eerste kwartaal van 2012 hiervoor een aantal voorstellen te kunnen doen.

De circulaire economie sluit goed aan bij de gedachte in de duurzaamheidsagenda en de afvalagenda. Bij de uitvoering van de duurzaamheidsagenda stimuleren wij het ontwikkelen van nieuwe businessmodellen. Hierbij is innovatief dat er een dienst wordt geleverd in plaats van een product. Bijvoorbeeld je kiest voor de "dienst verlichting" in plaats van de lamp te kopen. Hierdoor blijft het product makkelijker in de kringloop en wordt innovatie versneld.

Vraag:

Wat zijn de ideeën van de minister met betrekking tot maatregelen rond het verbeteren van de luchtkwaliteit in zelden tot 130km zones?

Antwoord:

Zoals in het regeerakkoord staat, zal de invoering van 130 km/uur worden uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving.

Vraag:

Kan de staatssecretaris een verklaring geven voor het dubbele signaal dat biomassa wind in de rug heeft en wordt gepromoot, terwijl op biobrandstof terughoudend wordt gereageerd door het kabinet, met als argument dat die laatste categorie zorgt voor conversie van landbouwgronden en verdringing van voedsel? – Wat is het integrale kabinetsstandpunt inzake biomassa?

Antwoord:

Zowel biomassa als biobrandstof worden gepromoot. Biobrandstof met een gradueel groeiende verplichting in de komende jaren van 4,25% naar 5,5% in 2014 en uiteindelijk minimaal 10% in 2020. Biomassa door subsidies voor vergisting, bijstook en andere energietoepassingen om daarmee aan de doelstelling van 14% hernieuwbare energie in 2020 te kunnen voldoen. Voor al deze toepassingen is het van belang rekening te houden met duurzaamheidsaspecten, zoals bescherming van natuurge-

bieden, bossen, vermindering broeikasgasemissies en landconversie. Daarom pleit het kabinet in Europa voor het opnemen van duurzaamheidseisen in de richtlijn ook voor vaste en gasvormige biomassa. De minister van EL&I heeft het voortouw om te komen tot een strategische agenda biobased economy, die in het eerste kwartaal van 2012 aan de Tweede Kamer toegestuurd zal worden.

Vraag:

In hoeverre is de minister van EL&I betrokken bij de lokale Klimaatagenda?

Antwoord:

De minister van EL&I is nauw betrokken, bijvoorbeeld waar het gaat om het speerpunt lokale duurzame energieproductie. Dit geldt overigens ook voor de minister van BZK waar het gaat om gebouwde omgeving.

Vraag:

Is het mogelijk om een evaluatie over de lokale klimaatagenda te houden, met daarin een gemeenschappelijke reactie en actiepunten van de ministeries van EL&I, BZK en IenM?

Antwoord:

Ik zal in het overleg met de klimaatambassadeurs, dat ik twee keer per jaar zal houden, de voortgang van de agenda en bijbehorende actiepunten van de verschillende ministeries bespreken. Hierbij zal ik bijvoorbeeld ook de totstandkoming en uitvoering van green deals met de centrale partijen meenemen. Ik zal de Tweede Kamer in overleg met de bewindspersonen van EL&I en BZK voor de volgende begrotingsbehandeling nader hierover informeren.

Vraag:

Kan de staatssecretaris aangeven waar op de Begroting terug te vinden is of er gewerkt wordt aan de nieuwe invulling van natuur- en milieueducatie en duurzame ontwikkeling?

Antwoord:

In de Memorie van toelichting in de ontwerpbegroting heb ik bij artikel 31 Integraal waterbeleid aangegeven dat «2012 een overgangsjaar is voor de programma's «Leren voor Duurzame Ontwikkeling» en «Natuur en Milieueducatie». Dit betekent dat de aflopende programma's worden afgerond en de nieuwe opzet wordt voorbereid».

Vragen van het lid De Rouwe (CDA)

Vraag:

Wanneer komt het wetsvoorstel Kilometertellerfraude naar de Kamer, en hoe ziet het er uit?

Antwoord:

De Raad van State heeft in september 2011 advies uitgebracht over het wetsvoorstel kilometertellerfraude. Ik beraad mij momenteel op de reactie op dit advies.

Vraag:

Hoe is de fiets geborgd in Beter Benutten? Zou er geen Green Deal fiets kunnen komen?

Antwoord:

Doelstelling van de gebiedspakketten Beter benutten is het verbeteren van de bereikbaarheid.

Fietsmaatregelen, zoals aanleg fietspaden, fietscampagnes, extra fietsstallingen als ook stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van e-fietsen, maken daarbij expliciet onderdeel uit van de verschillende gebiedspakketten Beter Benutten voor zover deze maatregelen bijdragen aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten.

Het programma Beter Benutten is multimodaal van aard en kan worden gezien als een grean deal waarbij de bereikbaarheid op een duurzame manier wordt verbeterd.

Over de afspraken over de gebiedspakketten Beter Benutten die ik in het Bestuurlijk overleg MIRT heb gemaakt, zal ik de Tweede Kamer op korte termijn separaat informeren.

Vraag:

Kan de minister meer aandacht schenken aan steun voor voorlichtingsbureaus (shortsea, binnenvaart, rail)?

Antwoord:

De voorlichtingsbureaus kunnen in 2012 nog rekenen op subsidie. Ik vind het stoppen van de subsidies vanaf 2013 verantwoord. Het past binnen de strikte subsidietaakstelling van dit kabinet. Bovendien wisten de voorlichtingsbureaus al meerdere jaren dat de subsidie per 2013 zou stoppen en hebben zich daarop kunnen voorbereiden.

Oorspronkelijk zou de subsidie al per 1 januari 2010 zijn gestopt. Met het bedrijfsleven is toen afgesproken om de subsidie met drie jaar te verlengen, zodat de bureaus konden toegroeien naar een situatie zonder subsidie. Ik vind dat het bedrijfsleven zelf primair verantwoordelijk is voor haar promotie, zeker als deze al tien tot vijftien jaar grotendeels door de overheid is gefinancierd. Daarnaast is voor de binnenvaart het Transitiecomité bezig om te komen tot meer samenwerking tussen en een nieuw organisatie-model voor de binnenvaartorganisaties, daarbij worden ook de voorlichtingsbureaus betrokken.

Vraag:

Is er bij Beter Benutten sprake van vrije ruimte of is het geld reeds belegd?

Antwoord:

Met de regio's heb ik afspraken gemaakt over de gebiedspakketten Beter Benutten. Ten behoeve van de bereikbaarheid zijn middelen gereserveerd voor landelijke programma's zoals decentraal spoor en ITS. Hiermee zijn de financiële middelen voor het programma Beter Benutten belegd. De maatregelen worden deze kabinetsperiode uitgevoerd waardoor de files op de belangrijkste fileknelpunten in de regio's worden aangepakt en de groei op het spoor wordt geaccommodeerd. In een afzonderlijke brief wil ik u nader informeren over het programma Beter Benutten.

Vraag:

Zijn de trajectcontroles op alle wegen van 130 kilometer wel proportioneel?

Antwoord:

Het vertrekpunt bij verkeershandhaving is voor het OM altijd het belang voor de verkeersveiligheid, doorstroming en milieu- en klimaatdoelen. Dat geldt ook voor het plaatsen van trajectcontroles. Samen met RWS wordt mo-

menteel onderzocht welke trajecten voor de plaatsing van trajectcontroles in aanmerking komen. Vanuit VenJ is er in beginsel geen voorkeur voor de maximumsnelheid die daar van toepassing is.

Vraag:

Kan de minister aangeven hoe zij wil optreden tegen automobilisten die bij wegwerkzaamheden over banen rijden die zijn afgesloten met rode kruisen?

Antwoord:

Rode kruisen negeren vind ik buitengewoon ernstige overtredingen. Dit kan tot grote ongelukken leiden en ik sta erop dat hulpverleners en wegwerkers op afgesloten rijstroken veilig moeten kunnen werken.

Rijkswaterstaat heeft dit probleem aangekaart bij het KLPD. Die controleert naar aanleiding van deze berichten frequenter op het negeren van rode kruisen door automobilisten. Daarnaast besteedt Rijkswaterstaat in de media en communicatie extra aandacht aan de gevaren van het negeren van het rode kruis en worden in samenwerking met het KLPD de extra controles aangekondigd.

Vraag:

Kan de minister aangeven wat zij doet ten aanzien van de vrij eroderende oevers waardoor binnenvaartschippers in toenemende mate te maken krijgt met ondiepten en vaarwegversmallingen?

Antwoord:

Om aan de verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water te voldoen, ben ik van plan om bij de IJssel de oevers natuurvriendelijk in te richten en vrij te laten eroderen. Ik heb daarbij uiteraard oog voor het belang van de schippers. Er is op dit moment onzekerheid over welk effect het vrij laten eroderen van oevers heeft op de scheepvaart. Juist om deze onzekerheid weg te nemen, heb ik Deltares opdracht gegeven te onderzoeken wat de effecten zijn. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zal ik nagaan of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast heeft mijn ministerie contact met de sector over het Deltares onderzoek.

Vragen van het lid Slob (CU)

Vraag:

Kan de minister een snelheidsverhoging op (regionaal) spoor doorvoeren (zoals op de Hanzelijn)?

Antwoord:

Snelheidsverhoging op het spoor is uiteindelijk mijn ambitie. Dat is wel afhankelijk van de infrastructuur en het materieel. Hier wordt de komende jaren op diverse punten aan gewerkt, onder andere via implementatie van ERTMS.

Het gaat overigens niet alleen om snelheid maar vooral om de reistijd van deur tot deur en de betrouwbaarheid. Met frequentieverhogingen en een meer betrouwbare dienstregeling, zoals bijvoorbeeld beoogd met PHS, bereik ik voor de reiziger het beste resultaat voor de beschikbare middelen. Op de langere termijn wil ik daarbij ook de mogelijkheden verkennen om de reistijd te verbeteren. Een en ander moet echter wel inpasbaar zijn in de dienstregeling.

Vraag:

Kan de minister toezeggen dat in het kader van de gebiedsgerichte projecten:

1. de meevaller Delft–Schiedam A4 ingezet wordt voor spoorprojecten (Rotterdam/Den Haag en station Kethel)?
2. en de A28 meevaller (Utrecht–Amersfoort) ingezet wordt voor knooppunt Hoevelaken?

Antwoord:

Meevallers op het ene project reserveren we voor tegenvallers op een ander project. Dat doen we op programmaniveau.

Voor de meevaller op de A28 heb ik dit al gedaan. Die heb ik ingezet om tegenvallers elders binnen de Spoed-aanpak te compenseren. Ik verwijs hiervoor naar de voortgangsrapportage Spoedaanpak die ik de Tweede Kamer op 16 mei 2011 toestuurd (kamerstuk 29 385, nr. 63).

Voor de meevaller Delft–Schiedam A4 geldt dat deze eerst moet zijn uitgehard, zodat we precies weten over welk bedrag het gaat en niet te vroeg teveel van het projectbudget ingeleverd wordt.

Ook hier geldt dat eerst duidelijk moet zijn met hoeveel tegenvallers ik rekening moet houden over het volledige investeringsprogramma.

Vraag:

Kan de minister een analyse maken van het mobiliteitsvraagstuk tegen de achtergrond van de toenemende vergrijzing?

Antwoord:

In oktober 2008 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de studie 'Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen' uitgebracht. Deze studie belicht de effecten van de vergrijzing op het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsgroei. Belangrijke conclusie in het onderzoek is dat de vergrijzing met 3% extra bijdraagt aan de groei van de mobiliteit, met name de automobilititeit, deze studie is nog steeds actueel.

Vraag:

Wat zijn uw ambities op spoorgebied tegen de achtergrond van 'meer investeren in de weg, en bezuinigen op het OV' (Almere)?

Antwoord:

Ik heb ambities voor de weg en voor het spoor.

Ten aanzien van het spoor is een aanzienlijk pakket in uitvoering. Het gaat onder meer om:

- PHS
- 6 NSP-projecten (o.a. Den Haag, Utrecht, Rotterdam)
- Opening van de Hanzelijn
- verbetering van belangrijke knooppuntstations Zwolle, Eindhoven, Groningen en Amersfoort
- Quick wins regionaal spoor
- Programma Ruimte voor de fiets

Het betreft een breed pakket aan investeringen die het voor de reizigers aantrekkelijker maken om te reizen per spoor: meer capaciteit, hogere frequenties, verbetering van de betrouwbaarheid, beter voor- en natransport en verbetering van essentiële knooppunten in het spoorwagennet, aanpak spoorse doorsnijdingen. Al deze maatregelen betekenen dat er veel gewerkt wordt terwijl de winkel voor de reiziger open moet blijven.

Vraag:

Is de minister bereid er een tandje bij te zetten als het gaat om een aantrekkelijker overstap van auto naar de trein?

Antwoord:

Met Beter Benutten verbeter ik onder meer de overstappen tussen modaliteiten om zodoende het infrastructurele netwerk beter te benutten. Voor het Nota-overleg MIRT ontvang ik mijn brief over Beter Benutten.

Specifiek voor de overstap van de auto naar de trein en vice versa wordt in het kader van het actieprogramma groei op het spoor de ambitie uitgewerkt om tot en met 2012 met een investeringsimpuls van 30 miljoen euro 7.500 tot 10.000 P+R plekken aan te leggen om de overstap van reizigers in de auto naar de trein en vice versa te vergemakkelijken.

Vraag:

Kan de minister, als het gaat om de gunning van het hoofdrailnet aangeven:

- Welke prijs de reiziger betaalt?
- Hoe de toeslag werkt in de Randstad?
- Hoe het treinaanbod is zonder HSL?

Antwoord:

De reiziger betaalt niet de prijs van de gunning van het hoofdrailnet. Integendeel, ik ben voor de reiziger in de nieuwe concessie met de NS zelfs kwaliteitsverbeteringen overeengekomen, zoals de minimale frequentie (van 1 naar 2-maal p/uur op werkdagen tot 20.00 uur).

Naar aanleiding van de vraag over hoe de toeslag werkt in de Randstad kan ik melden dat:

- Er alleen een toeslag geldt op de HSL-Zuid. Die heb ik teruggebracht van 65% tot 30%.
- NS zal met een voorstel komen voor de prijskaartjes voor diensten over gecombineerde HSL- en HRN-trajecten die vanaf 2015 mogelijk worden (bijvoorbeeld Den Haag–Eindhoven en Rotterdam–Amsterdam Zuid–Almere).

Qua treinaanbod zonder HSL-Zuid kan ik u melden dat aan het HRN de komende tijd de Hanzelijn wordt toegevoegd. Verder gaat het treinaanbod op het HRN omhoog. Dit enerzijds als gevolg van mijn afspraak met NS om de minimale frequentie op werkdagen te verhogen van 1- naar 2-maal p/uur en anderzijds als uitvloeisel van (mijn afspraken over) PHS.

Vragen van het lid Verhoeven (D66)

Vraag:

Waarom heeft de minister in het kader van concurrentie op het spoor de proef overgeslagen om meerdere partijen op hetzelfde traject te laten rijden? Neemt zij nu onomkeerbare besluiten?

Antwoord:

De regio Limburg is hier een voorstander van en hiermee wordt een eerste stap gezet. Daarnaast moet je bij een proef ook aanbesteden. En ten derde is de aanbesteding van een dergelijke concessie niet eeuwigdurend en daarmee onomkeerbaar.

Ik wil vijf lijnen decentraliseren. De eerste stap is het decentraliseren van de twee stoptreindiensten: Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen. Hiermee wordt een eerste stap gezet, waarmee ervaring kan worden opgedaan. Ik zal zeer goed monitoren wat de effecten zijn.

ten in de praktijk zijn. Op basis van de ervaring hiermee kunnen we bekijken hoe we met de overige lijnen verder gaan. Van een onomkeerbaar besluit zou ik dus niet willen spreken.

Vragen van het lid Veldhoven-van der Meer (D66)

Vraag:

Wanneer kunnen we het Actieplan Duurzaam bouwen verwachten?

Antwoord:

Er wordt op dit moment gewerkt aan een verkenning van de mogelijkheden om de bouw duurzamer te maken, met name op het terrein van energieverbruik en duurzaam materiaalgebruik. Daarbij ligt tevens de vraag voor welke stappen genomen kunnen worden om dit in gang te zetten. Ik stuur er op aan dat hierover binnen een half jaar een green deal wordt afgesloten.

Vragen van het lid Verhoeven (D66)

Vraag:

Is de minister bereid een informatiecampagne te starten over het wegslepen van gestrande trucks, gericht op binnen- en buitenlandse chauffeurs? En wat vindt de minister van een boete voor chauffeurs die weigeren om mee te werken?

Antwoord:

Het stranden van vrachtwagens kan verschillende oorzaken hebben, pech of een ongeval.

Aan de chauffeur van een gestrande vrachtwagen wordt door de berger of door de weginspecteur een informatiebrief overhandigd, waarin staat dat de wagen in opdracht van de wegbeheerder wordt weggesleept. Deze informatiebrief is beschikbaar in 22 talen zodat ook buitenlandse chauffeurs geïnformeerd worden. Vervolgens wordt de vrachtwagen weggesleept, of de chauffeur dat wil of niet. Alleen als de situatie dreigt te escaleren wordt de politie gevraagd assistentie te verlenen. De politie kan een boete geven indien de verkeersveiligheid in het geding is. In de praktijk is met de berging van een vrachtwagen ongeveer een uur tot anderhalf uur gemoeid vanaf het moment dat de wagen gestrand is. Een informatiecampagne is daarmee niet nodig.

Vraag:

Met de motie De Rouwe c.s. is al veel geld voor investeringen in de toekomst vastgelegd. Hoe gaat de minister voorkomen, dat de minister van Ruimte in 2021 een lege portemonnee heeft?

Antwoord:

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 14 juni 2011 (kamerstuk 321660, nr. 83) zijn investeringskeuzes gemaakt voor mobiliteit en water binnen het Infrastructuurfonds op basis van het integrale beeld in de concept-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (kamerstuk 32 660, nr. 17).

Ik heb daarin aangegeven dat een deel van de investeringsruimte (2021–2028) bestemd blijft voor de komende twee à drie kabinetsperiodes. Daarom wil het kabinet deze kabinetsperiode daarvan maximaal 3/8e deel gebruiken. Over de aanwending van het resterende 5/8e deel kunnen volgende kabinetten een besluit nemen.

Vraag:

De overheid kan voorop lopen en het verschil maken door ambtenaren thuis te laten werken of buiten de spits te laten reizen. Gaat de minister deze kans benutten en zorgen dat in 2014 1/4 van alle ambtenaren minimaal 1 dag per week thuiswerkt, en daarmee in 10 jaar € 7,5 miljard besparen zoals PricewaterhouseCoopers (PwC) berekent?

Antwoord:

Binnen mijn departement wordt geëxperimenteerd met Het Nieuwe Werken waarbij medewerkers plaats- en tijd-onafhankelijk kunnen werken. Dit concept wordt de komende periode verder uitgerold op het kerndepartement en ook bij Rijkswaterstaat en andere onderdelen. De discussie hierover wil ik primair vanuit de kwaliteit en de efficiency van het werk voeren. Immers, de overheid moet de komende jaren met minder mensen meer doen. Daarnaast ben ik ervan overtuigd dat het Rijksdienst, onder regie van de minister van BZK, een belangrijke rol kan vervullen bij het terugdringen van de files als dit concept binnen de gehele Rijksdienst goed wordt geïmplementeerd. Dat zal dan onder meer leiden tot vaker thuis- en telewerken en dus tot een vermindering van het reizen in de spits.

Vragen van het lid Veldhoven-van der Meer (D66)

Vraag:

Kan de staatssecretaris de luchtvervuilingscijfers reeds in januari in plaats van september aanleveren van het jaar ervoor?

Antwoord:

Volgens de Europese richtlijn moet elk jaar aan de Europese Commissie de rapportage over het voorgaande jaar worden uitgebracht voor 1 oktober. Daar is de planning van onze rapportage op afgestemd. Zoals ik de Tweede Kamer heb gemeld in mijn brief van 14 november 2011 heeft de rapportage dit jaar helaas vertraging opgelopen. Deze wordt de Kamer nog dit jaar toegezonden.

Belangrijke input voor deze rapportage zijn de achtergrondconcentraties die elk jaar medio maart bekend worden gemaakt. Dat is vastgelegd in onze regelgeving. Vervolgens moet aan overheden tijd worden geboden hun gegevens aan te leveren. Met deze invoer worden berekeningen uitgevoerd door het RIVM.

Resultaten van deze berekeningen kunnen dus niet al in januari worden aangeleverd.

Vraag:

Kan de staatssecretaris gemeenten de mogelijkheid geven om maatwerk te leveren als de luchtkwaliteit daarom vraagt?

Antwoord:

De gemeenten hebben al een eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden om maatregelen in te zetten en maatwerk te treffen als de luchtkwaliteit daarom vraagt. Te denken valt aan verkeerscirculatieplannen, P+R terreinen en milieuzonering voor vrachtwagens.

Maatwerk in de zin van aanpassing van de snelheid als er sprake is van een piekbelasting in de luchtverontreiniging is geen goede maatregel. Immers de gezondheid wordt bepaald door chronische blootstelling en niet door piekdagen. Hoge piekconcentraties zijn voornamelijk het

gevolg van de totale uitstoot in Nederland (en de buurlanden) en kunnen sterk worden beïnvloed door het weer.

Vraag:

Kan de staatssecretaris een reactie geven op het rapport van de IEA en zijn inzet?

Antwoord:

De World Energy Outlook bevestigt het grote belang van het bereiken van een mondiale aanpak van de uitstoot van broeikasgassen. De Outlook laat zien dat het realiseren van de twee graden doelstelling haalbaar is, maar dan moeten er mondiaal wel snel stappen naar mondiale reductie worden gezet. Het is dan ook mijn inzet om bij te dragen aan het tot stand komen van internationale afspraken.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid te streven naar "groene groei" in samenwerking met lokale klimaatvertegenwoordigers?

Antwoord:

Met de lokale klimaatagenda ondersteun ik de decentrale overheden bij het werk maken van klimaat. De lokale klimaatagenda richt zich op het opschalen van initiatieven die zowel goed zijn voor het klimaat als voor de lokale economie: groene groei.

Vragen van het lid Van Tongeren (GL)

Vraag:

Kan de minister een reactie geven op een drietal suggesties van GroenLinks inzake (stimuleren van) aerodynamische zijpanelen voor vrachtwagens, te weten;

1. Labeling binnen de EU
2. Tijdelijke korting op de motorrijtuigenbelasting
3. Mogelijkheid voor wegbeheerders om deze innovatie te stimuleren

Antwoord:

Het is een goede zaak dat er experimenten gedaan worden om door verbetering van de aerodynamica het gebruik van brandstoffen te beperken. Deze hulpmiddelen kunnen zowel aan de voorkant, de achterkant en de zijkant geplaatst worden.

Ik zie een andere weg dan de genoemde mogelijkheid van het geven van een tijdelijke korting op de motorrijtuigenbelasting. Naast de gebruikelijke investeringsaftrek, heeft het Agentschap NL een Energie Investeringsaftrek (EIA). De aerodynamische hulpmiddelen vallen al onder deze regeling. Deze Energie Investeringsaftrek biedt ook de mogelijkheid voorstellen in te dienen om de bestaande lijst uit te breiden.

De Europese Commissie heeft een vragenlijst in voorbereiding; hierin wordt specifiek ingegaan op de ervaringen met aerodynamica.

Vraag:

Graag een reactie van de minister op de suggestie om alle treinen toegankelijk te maken voor rolstoelen zodat er geld overblijft op het doelgroepenvervoer.

Antwoord:

Verreweg het grootste deel van de treinen zal toegankelijk zijn en voor het deel dat dit nog niet is, geldt dat er al-

tijd ter plekke begeleiding is, zodat iedereen gebruik kan maken van alle treinen. Ik neem aan dat u doelt op besparingen bij het zogenaamde bovenregionaal-sociaal-recreatief vervoer (VALYS).

Immers, de gedachte achter VALYS is dat mensen voor het ontoegankelijke deel van hun reis doelgroepenvervoer gebruiken, bijvoorbeeld om naar een station te komen waar assistentieverlening is en er een aanvullend openbaar vervoer is. Door het systeem van assistentieverlening kunnen ook nu al mensen in een rolstoel met de trein reizen. Daarnaast is er de OV-Begeleiderskaart, die regelt dat mensen met een functiebeperking gratis een begeleider mee kunnen nemen.

Vraag:

Kan de staatssecretaris aangeven waar de Experimenteerwet gedifferentieerde parkeertarieven blijft?

Antwoord:

Op 18 november heeft de ministerraad op voorstel van de staatssecretaris besloten om geen experimenteerwet gedifferentieerde parkeertarieven bij de Kamer in te dienen. Het kabinet wil dit experiment, door het vorige kabinet in het vooruitzicht gesteld, niet mogelijk maken. Deze maatregel treft juist de mensen, die niet de draagkracht hebben om een schonere auto aan te schaffen.

Vragen van het lid De Jong (PVV)

Vraag:

Wanneer schaft deze minister de 80 kilometer-zones af?

Antwoord:

Wij ronden nu de laatste onderzoeken af en komen zo spoedig mogelijk met de beleidsbrief.

Vraag:

Is de minister bereid om conform Engels model alleen mobiele flitsers in te zetten op basis van risico-analyse (niet per definitie snelweg)?

Antwoord:

De cijfers wijzen uit dat de nadruk van de verkeershandhaving binnen de bebouwde kom ligt. De minister van Veiligheid en Justitie (wiens primaire verantwoordelijkheid dit is) heeft uw Kamer in een brief van december vorig jaar (Kamerstuk 29 398, nr. 259) nog laten weten dat bijvoorbeeld de helft van alle snelheidsverbalen wordt uitgedeeld op wegen binnen de bebouwde kom.

In de eerste helft van 2010 was de verdeling bij snelheid als volgt:

- 50,2% binnen de bebouwde kom;
- 22,1% provinciale wegen;
- 27,8% autosnelwegen.

Het gericht plaatsen en weghalen van flitspalen vind ik een interessant punt; dit is ook de manier waarop het Openbaar Ministerie in de praktijk omgaat met flitspalen. Elke locatie wordt om de drie jaar geëvalueerd. Er wordt dan overwogen of de verkeerssituatie nog steeds vraagt om deze manier van handhaven. Als dat niet het geval is, dan verdwijnt de flitspaal. Verkeersveiligheid, milieu en doorstroming zijn hierbij het vertrekpunt.

Vraag:

Is de minister bereid om in het belang van de verkeersveiligheid een onderzoek uit te voeren naar de kwaliteit van rij-opleidingen binnen Europa? Kan daarbij de mogelijkheid worden meegenomen om opleidingen die niet voldoen aan de Nederlandse standaard niet meer te erkennen en verplichte les op te leggen?

Antwoord:

In 1991 hebben we als lidstaten van de Europese Unie met elkaar afgesproken om de regels voor het halen van het rijbewijs een Europese bevoegdheid en verantwoordelijkheid te maken. Dit is vastgelegd in een Europese rijbewijsrichtlijn. In deze Europese rijbewijsrichtlijn staat ook dat lidstaten als gevolg van deze harmonisatie, alle rijbewijzen moeten erkennen die in andere Europese lidstaten zijn afgegeven. Het is daarom niet mogelijk, om naar de rij-opleidingen van deze landen te kijken

Vraag:

Na aanleiding van het feit dat buitenlandse truckers in Nederland nauwelijks op cabotage worden gecontroleerd, terwijl Nederlandse truckers in het buitenland wel streng worden gecontroleerd. Vraag aan de minister of zij bereid om bij de IVW een hogere prioriteit te leggen bij cabotage controle binnen de huidige begroting?

Antwoord:

Het risicogebaseerd toezicht op basis waarvan de inspectie haar handhaving en inspecties vormgeeft leidt momenteel tot algemene controles voor cabotage in Nederland. Daarbij komt dat een cabotage-overtreding heel moeilijk is vast te stellen bij controles langs de weg.

Overigens zijn mij geen cijfers bekend die laten zien dat Nederlandse truckers in het buitenland wel streng op cabotage worden gecontroleerd. Om de controle-situatie in het buitenland nader in beeld te krijgen, zal ik navraag laten doen bij andere Europese landen.

Vragen van het lid De Mos (PVV)

Vraag:

Is de minister bereid te komen met een vereenvoudiging van de rij- en rusttijdenregeling voor taxichauffeurs?

Antwoord:

Als onderdeel van een gezamenlijke visieontwikkeling rondom taxi is in 2009 een verkenning uitgevoerd van knelpunten en verandermogelijkheden in de rij- en rusttijdenregeling. Toen is onvoldoende consensus tussen werkgevers en werknemers gebleken over aanpassing van de huidige regeling. Bij gebrek aan draagvlak heeft de toenmalige staatssecretaris geconcludeerd dat het geen zin had de wet hierop aan te passen. Indien partijen het alsnog eens worden over het vereenvoudigen van deze landelijke regelgeving, ben ik bereid te bezien of hun voorstel past binnen het kader van het veiligheidsbeleid.

De administratieve lasten tengevolge van deze regeling kunnen overigens sterk verminderen met de invoering van de Boordcomputer Taxi de komende twee jaar.

Vraag:

Wat heeft "Kyoto" opgeleverd aan temperatuur, zeespiegel en CO₂? Kan de staatssecretaris een onafhankelijk onderzoek laten doen naar de kosten en baten van klimaatbeleid?

Antwoord:

Het CBS is inmiddels bezig met onderzoek om de kosten voor mitigatie- en adaptatiebeleid te rapporteren in 2012. Het CBS kijkt daarbij maximaal vijf jaar terug.

In antwoord op de motie van lid Verburg en Leegte laat ik onderzoek uitvoeren naar de kosten en baten van CO₂ reducerende maatregelen, gericht op de periode na 2020. De resultaten hiervan krijgt de Tweede Kamer in januari 2012.

Het antwoord op de totale kosten, gerelateerd aan het klimaatbeleid, is moeilijk te geven. Dit betreft immers vele beleidsterreinen. Ik verwijs graag naar de antwoorden op vragen van Kamerlid de Mos over hetzelfde onderwerp die ik heb gegeven op 14 september 2011 Kamervragen (Aanhangsel) 2011-2012, 155.

Spreeken over het vermijden van zeespiegelstijging en temperatuur heeft alleen zin als er sprake is van een mondiale aanpak van de broeikasgassen gericht op het realiseren van de twee graden doelstelling. Kyoto is daartoe slechts een zeer bescheiden eerste stap.

Vragen van het lid Monasch (PvdA)

Vraag:

Hoe kijkt de minister aan tegen een vorm van stelselwijziging van de mobiliteit, het anders benaderen van knellende en versturende mobiliteit, het wonen en werken dicht bij elkaar in de planvorming, waardoor visie op mobiliteit verandert?

Antwoord:

Vorige week heb ik met uw Kamer gesproken over de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In deze Structuurvisie heb ik mijn visie opgenomen over wonen, werken en mobiliteit; dat hierbij de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties hierin leidend behoort te zijn. Tevens zet ik in op optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Ook ik zie bepaalde nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld in het keuzegedrag van jongeren en Het Nieuwe Werken. Deze positieve ontwikkelingen zijn kansrijk en wil ik onder meer via het programma Beter Benutten stimuleren.

Vraag:

Is het verstandig om een landelijke norm in te voeren inzake de maximale tijd voor het dichtstaan van hefboomen in een dorpskern (max. 15 minuten)?

Antwoord:

De lokale bereikbaarheid is een belangrijk aandachtspunt bij een intensiever gebruik van het spoorwegnet. Bij de bespreking van de voorkeursbeslissing PHS in de Tweede Kamer heb ik toegezegd dat hiervoor bij de uitwerking van PHS nadrukkelijk aandacht is. Er is bij spoorwegovergangen in verregaande mate sprake van maatwerk aangezien de lokale situatie rond een spoorwegovergang, zoals aard, soort intensiteit van het verkeer en de vraag of de overgang in de bebouwde kom ligt of niet, bepalend is voor de vraag of de bereikbaarheid in het geding is. Bij het voorkomen van bereikbaarheidsproblemen heeft ook de lokale overheid een verantwoordelijkheid om

te zoeken naar een optimale verkeerscirculatie rondom de overwegen.

ProRail doet in het kader van PHS een analyse naar de bereikbaarheid bij alle aan de PHS corridors gelegen spoorwegovergangen. Deze analyse kan ook gebruikt worden om te bezien of een set algemeen toepasbare criteria is op te stellen aan de hand waarvan bepaald kan worden of de lokale bereikbaarheid bij een spoorwegovergang onacceptabel wordt aangetast. Of een dergelijke set aan criteria landelijk is te gebruiken of is uit te drukken in het aantal minuten dat de spoorwegbomen dicht zijn, zal na afronding van de analyse kunnen worden bezien.

Vraag:

Van de € 100 mln. beschikbare ruimte die er is voor veiligheid op de spoorovergangen is € 50 mln. besteedt en klopt het dat deze zijn uitgegeven aan 4 spoorwegovergangen? Is dat voldoende? Zijn de ondergrondse spoorwegovergangen mogelijk? En kan de onderuitputting bij het spoor hiervoor worden aangewend?

Antwoord:

Ik neem aan dat bedoeld wordt op het bedrag van € 105 mln. dat in het PHS-budget is gereserveerd voor veiligheid en bereikbaarheid op overwegen aan de PHS-corridors.

Voorafgaand aan PHS is via sanering van overwegen, de eerste en tweede tranche spoorse doorsnijdingen, het programma verbeteren veiligheid overwegen (PVVO) en communicatie campagnes gewerkt aan het op peil houden van de veiligheid op overwegen.

In het kader van PHS worden de overwegen t Haantje bij Rijswijk en Loonsebaan in Vught aangepakt. Daarnaast is € 105 mln. in het PHS budget gereserveerd voor de aanpak van bereikbaarheids- en veiligheidsaspecten van in ieder geval vier overwegen. Hierbij is het uitgangspunt dat het rijk maximaal 50% van het benodigde budget levert. Voor deze vier overwegen wordt gewerkt aan een ondergrondse oplossing.

De kosten voor deze maatregelen zijn nog niet bekend en er is dus nog geen 50 miljoen euro besteed. Als blijkt dat de maatregelen voor minder dan de beschikbare € 105 mln. kunnen worden gerealiseerd, dan komt het resterende budget beschikbaar om andere knelpunten binnen PHS op te lossen. In de PHS-conferentie van 21 november 2011 heb ik de gemeentebesturen aangegeven nog te kijken of, indien zich deze onderuitputting voordoet, dit voor de vier genoemde overwegen wordt besteed of aan andere PHS-knelpunten.

Ten aanzien van de onderuitputting op het spoor heb ik eerder in mijn brief van 10 oktober 2011 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32 707, nr. 4) aangegeven dat dit bedrag voor de spoorsector behouden blijft. Het is gealloceerd voor aanleg en beheer en instandhoudingsprojecten. Er is geen sprake van vrij besteedbare middelen, deze zijn dan ook niet in te zetten voor de aanpak van overwegen in het kader van PHS.

Vraag:

Voldoet de concessie voor NS wel aan de wens om de reiziger centraal te stellen?

Antwoord:

Ik gebruik de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet om het publieke belang van het spoor en waar nodig mijn

toekomstambities te borgen. Dit uiteraard vanuit het perspectief om de reiziger centraal te stellen en een goed product te bieden.

NS heeft en krijgt via de concessie daartoe een groot aantal verplichtingen, o.a. prestatie-eisen op tijd rijden, informatievoorziening etc. De klantwaardering vormt hierbij een belangrijke factor. Ook zaken als de minimale bediening van stations en prijzen treinkaartjes zijn hierin geregeld voor de reiziger.

Zoals in mijn brief van 18 november 2011 gemeld heb ik met NS harde afspraken gemaakt over onder andere frequentieverhogingen en het Nachtnet als startpunt van mijn concessieonderhandelingen. Ook wil ik dat NS in haar denken en handelen meer vanuit de reiziger denkt dan vanuit systemen en techniek.

Vragen van het lid Dijkema (PvdA)

Vraag:

Wat is de visie van de minister op de samenhang tussen automobilititeit en OV-gebruik; waarbij gedacht wordt aan:

- P&R-gebieden promoten;
- integreren van verschillende vervoersmodaliteiten inclusief de fiets;
- betalen van benzine met de OV-chipkaart;
- mobiliteit in en uit de stad?

Antwoord:

In de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu is de samenhang tussen alle modaliteiten (waaronder auto en OV) voor mij het uitgangspunt. De modaliteiten zijn complementair; ze versterken elkaar. We hebben ze allemaal nodig om de bereikbaarheid te verbeteren. Dat is bijvoorbeeld zichtbaar in de nieuwe bereikbaarheidsindicator die wordt ontwikkeld. Daarin worden alle modaliteiten opgenomen.

Ook in het programma Beter Benutten zet ik in op versterking van de verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem en de koppelingen daartussen, zoals bijvoorbeeld meer P+R terreinen en mogelijkheden voor de fiets (waaronder stallingen).

Voor de OV-chipkaart ligt de focus op dit moment op de uitrol in het openbaar vervoer. Over andere toekomstige mogelijkheden wordt door marktpartijen nagedacht.

Vraag:

Is de minister bereid om nogmaals naar de WRM te kijken en met name naar de opleiding van de rijinstructeurs en de mate waarin de instroom vanuit de UWV van invloed is op de gebrekkige kwaliteit van de opleidingseen? Is de minister bereid met voorstellen te komen?

Antwoord:

De eisen die we stellen aan de examens voor rijinstructeurs zijn wettelijk vastgelegd, in de Wet Rijondericht motorvoertuigen (WRM). Het IBKI verzorgt de examens voor rijinstructeurs en monitort voortdurend of bijstelling van de examens noodzakelijk is. Daarnaast bevat de WRM de bepaling dat in 2014 de WRM wordt geëvalueerd. Bovendien staat een eventuele toename van de instroom van gediplomeerde instructeurs vanuit de UWV los van de kwaliteit van rijinstructeurs. Voor alle instructeurs gelden immers de wettelijke vastgestelde kwaliteitseisen; ben je goed genoeg dan mag je les geven. Naar mijn oordeel is de kwaliteit van de rijinstruc-

teurs met de huidige WRM hiermee voldoende gewaarborgd.

Vraag:

Veel regio's praten slechts met de algemene belangenbehartigers in plaats van met de creatieve/innovatieve industrie over de infrastructurele problemen. Noord-Brabant praat juist wel met kennisinstellingen. Waarom kan Noord-Brabant niet als voorbeeld gelden voor de andere regio's?

Antwoord:

De kern van de kabinetsaanpak voor de tien topsectoren is – net als in dit voorbeeld van Noord-Brabant – de versterking van het directe samenwerkingsverband tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid. I&M is voor de topsectoren Water en Logistiek op deze wijze aan de slag. En daagt daarmee partijen uit met innovatieve en creatieve ideeën te komen.

Verder kiest het ministerie in zijn werkwijze ervoor om de samenwerking met het bedrijfsleven te versterken. Dat uit zich bijvoorbeeld in de PPS aanpak van grote projecten, alliantievorming en ook in het programma Beter Benutten. In dat kader is een reservering gemaakt voor de ITS ontwikkelingen, waarbij marktpartijen een belangrijke rol vervullen.

Vraag:

Wat stelt het beleid van duurzame inkoop nou exact voor? Is de staatssecretaris als het om duurzaam hout gaat in staat om Maleisische houtboeren tegen te houden die niet met duurzaam hout in de weer zijn?

Antwoord:

De overheid (rijk, provincies en gemeenten) hebben in 2010 de doelen voor duurzaam inkopen ruimschoots overtroffen. De gezamenlijke overheden zijn goed voor 60 miljard euro aan inkopen per jaar. De overheid kan echt een verschil maken en doet dat ook. Het rijk koopt nagenoeg 100% duurzaam in, provincies realiseren 96% duurzame inkoop en gemeenten zitten met 86–90% duurzaam inkopen ruim boven hun doelstelling van 75%.

Mede op basis van het advies van het verenigde bedrijfsleven wordt het duurzaam inkoopbeleid vernieuwd. Hiertoe worden de inkoopcriteria meer gericht op de gewenste resultaten en minder op producteisen. Hierdoor worden creativiteit en innovatie in duurzaam inkopen gestimuleerd.

De overheid is een belangrijke afnemer van tropisch hout. Door alleen duurzaam hout in te kopen, wordt goed bosbeheer gestimuleerd. Certificering is belangrijke manier om goed bosbeheer financieel aantrekkelijk te maken. Natuurlijk kunnen we niet alle Maleisische en andere houtboeren tegenhouden die hun bos onvoldoende duurzaam beheren. Maar het blijkt wel dat een grotere duurzame vraag leidt tot een groter duurzaam aanbod. Duurzaam inkopen betekent marktmechanisme inzetten om te verleiden. Wereldwijd is pas 1% tropisch bos gecertificeerd, dus er is nog een wereld te winnen.

Vraag:

Kan de minister een reactie geven op de tendens, namelijk dat kwantiteit boven kwaliteit gaat te weten wel veel nieuwe infra, maar voor inpassing, leefbaarheid, beperking overlast en bescherming kwetsbare natuur mag de regio zelf opdraaien?

Antwoord:

Kwantiteit gaat niet boven kwaliteit van nieuwe infrastructuur. Ook nieuwe infrastructuur zal voldoen aan alle wettelijke eisen op het gebied van milieu, natuur en leefbaarheid. Aanvullende inpassingswensen kunnen worden meegenomen in de projectraming. Daarbij is uitgangspunt dat de partij die dit wenst ook zorgt voor de bekostiging.

Vraag:

Hebben de voorstellen in het kader van Beter Benutten wel het juiste innovatieve gehalte? En hoe voorkomen we dat regio's verkapte voorstellen doen binnen het programma voor maatregelen die elders budget krijgen?

Antwoord:

Voor het Notaoverleg MIRT informeer ik de Tweede Kamer per brief over de inhoud van het gebiedsprogramma Beter Benutten.

Vragen van het lid Dijkgraaf (SGP)

Vraag:

De politiek heeft veel aandacht voor agressie richting publieke diensten. Mogen wegwerkers hier ook op rekenen?

Antwoord:

Ik vind alle agressie tegen publieke dienstverleners verwerpelijk. RWS zet zich maximaal in voor de veiligheid van de wegwerkers. Dit doet Rijkswaterstaat preventief door vooraf te communiceren over geplande werkzaamheden zodat de weggebruiker niet wordt verrast. Rijkswaterstaat roept weggebruikers daarbij op om het hoofd koel te houden, zich te houden aan de maximumsnelheid, voldoende afstand te houden, medeweggebruikers de ruimte te geven en tijdig te ritsen. Daarnaast wordt middels barriers een fysieke scheiding aangebracht om de wegwerker te beschermen.

In geval van daadwerkelijke agressie volgt waar mogelijk aangifte.

Vraag:

Waarom mogen BOA's niet controleren op fietsverlichting. Reguliere politie komt hier niet aan toe. Ligt hier een kans?

Antwoord:

Dit onderwerp is primair de verantwoordelijkheid van de minister van VenJ.

Bij de behandeling van een wijziging van de Wegenverkeerswet in 2006 hebben mijn voorgangers van Verkeer en Waterstaat, Justitie en Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer gemeld dat zij het onwenselijk achten dat de handhaving van gevaarzettende feiten bij gemeenten komt te liggen. Reden is dat bij dit soort feiten een consistente en afdoende handhaving onder het gezag van het Openbaar Ministerie wenselijk is. Het handhaven van rijden zonder licht wordt gezien als een gevaarzettend feit en is daarom in handen van de politie.

Vraag:

Een opgave voor de toekomst: de sanering van alle geulidschermen. Het is nu een ratjetoe, bijvoorbeeld de A9

bij Amstelveen en de Ring Noord. Wat kan RWS doen om hier enige schoonheid te herwinnen?

Antwoord:

Bij vervanging of aanleg van geluidsschermen laat Rijkswaterstaat inmiddels voor diverse routes een samenhangende vormgeving van geluidsschermen ontwerpen: dat is het Routeontwerp. Het Rijk wordt daarbij geadviseerd door de Rijksadviseur voor de Infrastructuur, die deel uitmaakt van het Atelier van de Rijksbouwmeester.

Schermen worden pas vervangen na einde levensduur, tenzij ze moeten worden opgehoogd of verplaatst.

Bij de A9 Amstelveen worden de schermen deels weggehaald door verbreding van de weg en deels vervangen.

Bij de vervanging van geluidsschermen wordt met dit routeontwerp rekening gehouden.

Op termijn levert dit een verbeterd wegbeeld op en meer schoonheid.

Overigens zijn de Gemeenten sterk bepalend voor de vormgeving van schermen via de welstandscommissies.

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om meer vaargeulen buiten het regime van Natura 2000 te houden?

Antwoord:

De minister van EL&I neemt aanwijzingsbesluiten voor N2000-gebieden, met medeparaaf/instemming van mij. Deze besluiten worden genomen op basis van de ecologische eisen die door Europa zijn gesteld. Voor een aantal N2000-gebieden is het aanwijzingsbesluit al genomen en is aanpassing van de begrenzing niet meer aan de orde.

Het op voorhand uitzonderen van vaargeulen op basis van niet-ecologische motieven is niet mogelijk, zoals ook uit jurisprudentie bij de Raad van State is gebleken.

Voor de aanwijzingsbesluiten die nog moeten worden genomen geldt dat ik het scheepvaartbelang daar nadrukkelijk onder de aandacht breng.

Ik ben het eens dat de Natura 2000-doelen niet onnodig belemmerend mogen werken voor de ontwikkeling van de binnenvaartsector. Ik teken daarbij wel aan dat we afhankelijk zijn van de ecologische doelen en spelregels die in Europees verband zijn afgesproken.

Vragen van het lid Jansen (SP)

Vraag:

Wil de minister de Minister-president en minister van Financiën vragen om de leegstand van kantoren, winkels en bedrijfsgebouwen op hun persoonlijke prioriteitenlijst te zetten?

Antwoord:

De aanpak van leegstand van kantoren, winkels en bedrijventerreinen heeft de volle aandacht van andere overheden, markt en rijk. In het actieplan kantoren heb ik u geïnformeerd over de taakverdeling tussen de partijen.

De andere overheden hebben, wat mij betreft het voortouw bij de aanpak van leegstand., omdat zij daarop ook de meeste invloed kunnen uitoefenen.

Vragen van het lid Bashir (SP)

Vraag:

In het stadsvervoer wordt jaarlijks voor tientallen miljoenen gesneden op veiligheid. Dat betekent bijvoorbeeld geen conducteurs meer op de tram. Kan de minister aan geven wat dat voor de veiligheid van de reiziger betekent?

Antwoord:

Mijn bijdrage ligt in de Wp2000 waarin is voorgeschreven dat afspraken, tussen decentrale overheden en vervoerbedrijven, over veiligheid van personeel en reizigers in de concessie moeten worden vastgelegd.

Vervoersbedrijven, vakbonden en decentrale overheden stellen op dit moment een convenant op waarin deze wettelijke eis wordt uitgewerkt en geüniformeerd over vervoerbedrijven en regio's. Dit convenant is een sluitstuk van de Taskforce Veilig Openbaar Vervoer.

Dit betekent voor de individuele reiziger dat, onafhankelijk van welke vervoerder de concessie verwerft, het nakomen van afspraken ten aanzien van veiligheid zijn gewaarborgd.

In het kader van de bezuinigingen worden overigens de budgetten voor sociale veiligheid kritisch bezien vanuit de idee dat een efficiëntere aanpak door de regio's mogelijk moet zijn. Ook is de veronderstelling dat de regio's nog van elkaar kunnen leren.

Vraag:

De minister meent dat de kwaliteit van taxichauffeurs beter moet, maar ondertussen worden opleidingseisen versoepeld. Waarom luister de minister niet naar de reiziger, de taxichauffeurs en de SP-fractie? Kan de minister hierop reageren?

Antwoord:

Er bestaat geen plicht voor het volgen van een opleiding, maar er zijn wel exameneisen voor taxichauffeurs. Deze exameneisen zijn, anders dan in de vraag wordt verondersteld, niet versoepeld.

Vraag:

De minister gelooft in de helende werking van de markt met als resultaat overcapaciteit en gekelderde ladingprijzen in de binnenvaart. Kan de minister iets doen aan de structurele marktverstoring? Wanneer wordt de reeds jaren geleden beloofde markttransparantie ingevoerd?

Antwoord:

Eind 2010 heeft op mijn verzoek de Binnenvaartambassadeur een tiental aanbevelingen gedaan om te komen tot een structureel sterkere binnenvaartsector, die beter bestand is tegen economische en financiële tegenslag. Op dit moment wordt door het Transitiecomité, bestaande uit de belangrijkste binnenvaartorganisaties, hard gewerkt aan de uitvoering van deze aanbevelingen. Daartoe hoort ook het verbeteren van de markttransparantie.

Daarnaast wordt ook binnen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gewerkt aan een verdere verbetering van de marktobservatie in de binnenvaart.

Vraag:

Wanneer gaat deze minister nu echt werk maken van ERTMS en waarom blijft zij in oudere systemen investeren?

Antwoord:

Ik neem ERTMS serieus maar dan wel met een beheerste implementatiestrategie. De ervaringen op de HSL en de Betuweroute met ERTMS hebben laten zien dat ERTMS een waardevol maar complex veiligheidssysteem is. Daarbij geldt dat het bestaande ATB een veilig systeem is.

Naast de Betuweroute en de HSL wordt er verder geïnvesteerd in ERTMS:

- Amsterdam–Utrecht: ERTMS in de infrastructuur is inmiddels gereed. Met de spoorsector wordt opdrachtverlening voor de "ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht" naar verwachting op korte termijn afgerond. Mede op basis van deze pilot zal de spoorsector in 2013 hun implementatieplan indienen voor ERTMS in Nederland
- Op de Hanzelijn is ERTMS aangelegd
- De voorbereiding voor de aanleg van ERTMS op de Betuweroute-eilanden Kijfhoek–Barendrecht en Zevenaar–Duitse grens vindt momenteel plaats
- Met ProRail worden de planstudies voor de ERTMS-goederenverbindingen Amsterdamse haven–Betuweroute en Rotterdam–Antwerpen voorbereid.

Met ProRail heb ik via de subsidiebeschikkingen harde afspraken gemaakt om te voorkomen dat bij vervanging van beveiligingsinstallaties kapitaalvernietiging plaatsvindt door investeringen in verouderde technologie

Vraag:

Wilt u het plan van de SP overnemen om opgevoerde scooters van de weg te halen door cilinders tot een onbruikbaar pakketje te verpersen?

Antwoord:

Dit voorstel zou betekenen dat de politie onderdelen van voertuigen in beslag zou moeten gaan nemen en zelfs voertuigen zou moeten gaan demonteren. Dat is geen efficiënte werkwijze.

De huidige werkwijze is dat het kenteken wordt ingevorderd. De eigenaar moet vervolgens op het politiebureau aantonen dat het voertuig weer aan de eisen voldoet. Pas dan wordt het kentekenbewijs teruggegeven.

De minister van VenJ heeft een reeks maatregelen genomen tegen de scooteroverlast in zijn brief van oktober 2011. Tijdens het reeds geplande Algemeen Overleg Verkeersveiligheid in februari 2012 zijn hij ook aanwezig zijn, zodat u verder over dit onderwerp van gedachten kunt wisselen.

Vraag:

Kunt u toezeggen dat de toeslag op de HSL afgeschaft wordt? Dit erop gelet dat de HSL weer wordt toegevoegd aan het hoofdlijnnet, en dat de treinen dan weer vol komen in tegenstelling tot nu.

Antwoord:

Het verder schrappen van de toeslag zal de rentabiliteit niet ten goede komen. Dit betekent zeer waarschijnlijk dat het vervoer nog extra verlieslatend wordt en derhalve de gemaakte overeenkomst bedreigd wordt.

Ik vind het ook gerechtvaardigd een hogere prijs te vragen voor een product dat sneller is en een hoger niveau van service en kwaliteit biedt. Dat geldt ook in andere landen: waar hogesnelheidstreinen en conventionele treinen rijden is er een hogere prijs voor de snellere trein. Dat wordt ook verklaard door de grote investeringen in dure dedicated snelle infrastructuur. Zodra de V250 hoge-

snelheidstreinen in gebruik zijn, naar verwachting in 2012, zal het hogere niveau van service, kwaliteit en snelheid volledig worden gerealiseerd.

NS heeft enige tijd een toeslag van 65% gevoerd. De maximale toeslag wordt nu ingeperkt door mijn afspraak met NS om deze op 30% te zetten voor een tweede-klasse kaartje.

Vragen van het lid Aptroot (VVD)

Vraag:

Welke mogelijkheden zijn er om het gebruik van de ecocombi's verder te faciliteren, om belemmeringen weg te nemen?

Antwoord:

Sinds 2008 zijn LZV's al onbepert inzetbaar, binnen de randvoorwaarden voor de verkeersveiligheid. Vanaf eind 2012 stopt de proeffase en wordt de ontheffingverlening voor LZV's permanent vormgegeven. Daarnaast werkt de RDW aan minder administratieve lasten voor de ontheffingverlening, onder andere met een digitale routekaart en langdurende ontheffingen.

Verder wordt ook op andere manieren gewerkt aan het wegnemen van enkele knelpunten voor LZV inzet.

De verbindingen tussen tien grotere bedrijventerreinen en de snelweg worden beter geschikt gemaakt en er worden kleine aanpassingen aan spoorwegovergangen doorgevoerd om te voorkomen dat de spoorbomen de LZV's raken.

De transportsector inventariseert nu op mijn verzoek eventuele gewenste uitbreiding van de soorten vervoer (bijvoorbeeld veevervoer) van LZV's.

Overigens ligt de grootste uitbreiding van de mogelijkheden in onze buurlanden. Daarom bepleit ik bilateraal en in EU-verband de internationale LZV. Recent heb ik dit ook besproken met mijn Duitse collega, dhr. Ramsauer.

Vraag:

1. Kan de minister in samenwerking met provincies en bedrijfsleven een landelijk plan opstellen en aangeven waar overslagterminals weg-water-spoor wenselijk en mogelijk zijn?

2. Kan worden bekeken hoe private investeringen ten behoeve van overslagterminals aantrekkelijk kan worden gemaakt? Bijvoorbeeld door snelle bestemmingswijziging en vergunningverlening toe te zeggen en indien nodig aanpassen van infrastructuur bij overslagterminals

Antwoord:

Met de Topsector Logistiek zijn afspraken gemaakt over het verder ontwikkelen van een sterk netwerk voor de logistiek. Daarbij willen we alle modaliteiten (weg, spoor, water, leidingen) inzetten en knooppunten versterken. Ik bekijk samen met de sector en regio's waar overslagterminals kunnen worden verbeterd of toegevoegd. Daarbij pas ik ook de inzichten van Eenvoudig Beter toe voor de regelgeving. Dat zijn mijn inspanningen. Die wil ik graag afstemmen op de private investeringen in terminals. Deze aanpak zal ik opnemen in de realisatieparagraaf van de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Vraag:

Waar blijft de kabinetsreactie op de VVD-voorstellen voor aanpassing verkeersregelingstallaties met rood/oranje voor groen en een inhaalverbod voor vrachtauto's

in combinatie met een minimum snelheid op de snelwegen?

Antwoord:

Het voorstel van de VVD ten aanzien van de aanpassing van de verkeersregelinstallaties is ingegeven om de doorstroming te verbeteren. In de praktijk levert dit wellicht gemakvoordelen op maar geen verbetering van de doorstroming. In de afstelling van de verkeerslichten is bij de bepaling van de ontruimingstijd rekening gehouden met een reactietijd. Het duurt immers even voordat de automobilist reageert op het groen. Als de automobilist echter al voorbereid is dankzij het geel kan hij sneller het kruispunt op en moet deze dus eerder zijn ontruimd. De winst van geel rood gaat dus ten koste van de groen-fase.

Omdat het bovendien aanpassing vereist van bestaande verkeersregelinstallaties (kosten circa € 50 mln.) wil ik hier toe niet overgaan.

Naar aanleiding van de vraag naar een inhaalverbod voor vrachtwagens in combinatie met een minimumsnelheid is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden, de verwachte effecten op de doorstroming en de verkeersveiligheid. De resultaten van dit onderzoek verwacht ik de Tweede Kamer in het voorjaar van 2012 toe te sturen.

Vraag:

Hoe staat het met de kabinetsplannen voor de Randstad vervoersautoriteit? Wanneer ontvangt de Kamer een voorstel?

Antwoord:

In de kabinetsvisie over het Bestuur van de minister van BZK staat dat het kabinet streeft naar infrastructuur-autoriteiten op de Noordvleugel en op de Zuidvleugel van de Randstad.

Dat voorstel werkt het kabinet nu met de randstadbestuurders verder uit. Zodra ik op basis van dit overleg tot een goed voorstel kan komen (naar verwachting voorjaar 2012), zal ik de Tweede Kamer daarover informeren. De inzet van het kabinet is en blijft om per 1 januari 2013 twee goed functionerende infra-autoriteiten te hebben.

Vraag:

Is de minister bereid om opnieuw te praten met de KIWA over de tarieven voor de taxisector?

Antwoord:

Contractueel is afgesproken is dat Kiwa de tarieven de eerste drie jaar gelimiteerd mag verhogen en dat na deze drie jaar de tarieven gaan dalen. Daarbij is ook bepaald dat Kiwa de tariefvoorstellen voor consultatie voor moet leggen aan de brancheorganisaties. Kiwa heeft aan deze verplichting voldaan.

Gezien de bezwaren van de brancheorganisaties en met name de klachten over het gebrek aan inzichtelijkheid in de opbouw van de tarieven zal I&M op korte termijn met Kiwa het gesprek aangaan over de voorbereiding van de tariefvoorstellen voor 2013 en de wijze waarop deze met de sector worden afgestemd. Inzet is het proces en de prijsopbouw transparanter te maken. Van Kiwa zal daarbij worden gevraagd de prijsopbouw inzichtelijk te maken en te onderbouwen.

Begin 2012 zal ik de Tweede Kamer daarnaast informeren over de resultaten van de evaluatie van de uitbesteding van vergunningverlenende taken van IVW aan Kiwa.

Vraag:

Waarom zijn er niet meer proeftrajecten met stiller asfalt, zuiniger verlichting, alternatieve geluidschermen en stiller spoor?

Antwoord:

Op dit gebied worden al verschillende maatregelen genomen.

In het kader van het Innovatieprogramma Geluid (IPG) zijn met succes nieuwe maatregelen voor reductie van het geluid van verkeer op rijkswegen en spoorwegen ontwikkeld en al op veel locaties toegepast. Dit zijn naast nieuwe typen geluidschermen vooral maatregelen aan de bron die leiden tot lagere geluidsniveaus, kostenbesparingen en meer draagvlak bij de burger, zoals raildempers, tweelaags ZOAB en dunne geluidreducerende dekklagen.

Na het IPG is het ministerie samen met de markt verder gegaan met het doorontwikkelen van en experimenteren met stille wegdekken. Zo wordt op kort termijn met de uitrol van een nog stillere tweelaags ZOAB variant gestart. Hiermee worden de stilste wegdekken ter wereld toegepast. Na een proef met rubberen wegdek (PERS) ben ik nu samen met de markt aan het bekijken hoe we dit type wegdek verder kunnen ontwikkelen.

Voor het spoor wordt in verband met internationale toelating de laatste testen uitgevoerd om de technieken om spoorwagens stiller te maken breed in te gaan zetten.

Om de toepassing van stiller spoorwegmaterieel te stimuleren heeft de overheid in samenwerking met Pro-Rail sinds 2008 een stimuleringsregeling geïnitieerd die het voor spoorvervoerders mogelijk maakt om via de gebruiksvergoeding een bonus te krijgen indien met stilgemaakte wagons op het Nederlandse spoorwegnet wordt gereden.

Superzuinige verlichting wordt momenteel op grotere schaal beproefd. Zo zijn er drie volledig LED-verlichte tunnels en wordt langs de A44 een proef uitgevoerd met LED-verlichting.

Vraag:

Welke maatregelen ziet de minister om tram en metro geleidelijk te vervangen door één Lightrailstelsel?

Antwoord:

Maatregelen om de tram en metro te vervangen door één lightrailverbinding lijken mij niet nodig. De tram en metro hebben mijn inziens verschillende functionaliteiten die aan de vraag in de steden voldoen. Mochten steden of regio's daar anders over denken dan staat het ze vrij om daar verandering in te brengen. Voor de financiering ervan kunnen ze hun BDU-middelen aanwenden. Hieraan kunnen ze eigen middelen toevoegen.

Vraag:

Wil de minister zich ervoor inzetten om geluid (naast uitstoot) onderdeel te maken van EU-voertuigeisen voor (vracht)auto, bus, rail, brommer en scooter?

Antwoord:

Nederland is verheugd met het komende voorstel (2012) van de Europese Commissie waarin voorgesteld zal

worden om de bestaande geluidseisen voor voertuigen in twee stappen aan te scherpen.

Geluidseisen voor spoormaterieel worden vastgelegd in de zogenaamde TSI-Noise (Technische Specificaties van Interoperabiliteit). Bij de lopende herziening daarvan spant Nederland zich in om deze aan te scherpen, waardoor op termijn minder lawaaiig materieel op het spoor kan komen. Ook spant Nederland zich in om op Europese schaal op termijn te komen tot stiller bestaand materieel. Daar is overigens nog niet veel steun voor binnen de Europese Unie.

Waar het gaat om tweewielers zijn er Europese eisen aan geluidproductie van uitlaten.