

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011**

**Nr. 72**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 18 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu inzake de stand van zaken van openstaande moties en toezeggingen (Kamerstuk 32 500 XII, nr. 68).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 mei 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
De Best

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature, (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

*Kunt u de Kamer informeren over de stand van zaken van de uitvoering van de motie Mastwijk/Neppéus inzake het Hollandsche Landschap rondom Stompwijk (29 435, nr. 256)?*

De motie Mastwijk/Neppéus (Kamerstuknummer 29 435, nr. 256) is als volgt afgedaan. Er is door voormalig VROM overleg gevoerd met de gemeente Leidschendam-Voorburg, het voormalig ministerie van LNV, de provincie Zuid-Holland en de regio Haaglanden. Daaruit is gebleken dat er subsidies beschikbaar zijn voor de uitvoering van het project «recreatief knooppunt». De gemeente heeft daar beroep op gedaan. Daarnaast heeft het rijk zelf financieel bijgedragen aan de sanering van verspreid gelegen glastuinbouw. De mogelijkheden voor versnelling zijn daarmee naar mijn mening voldoende onderzocht.

2

*Wanneer wordt de Kamer uiterlijk geïnformeerd over de uitvoering van de motie Slob/De Rouwe over de werktijdverkortingsregeling voor de binnenvaart (30 523, nr. 52), zoals door de commissie per brief d.d. 13 april 2011 is verzocht aan uw ambtsgenoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid?*

De Minister van SZW heeft de Kamer per brief d.d. 2 mei 2011 geïnformeerd over de uitvoering van de motie Slob/de Rouwe over de werktijdverkortingsregeling voor de binnenvaart.

3

*Betekent het feit dat u verbranden van afval in installaties met R1-status accepteert als hoogwaardige verbranding, dat afval niet hoger op de ladder van Lansink verwerkt hoeft te worden, ook al zou dat wel kunnen? Zo nee, hoe wordt gestimuleerd dat afval op de meest hoogwaardige wijze wordt verwerkt?*

Nee, het aanmerken van afvalverbrandingsinstallaties als R1 betekent niet dat afval niet meer «zo hoog mogelijk op de ladder» verwerkt moet worden. De wijze waarop een afvalstof verwerkt moet worden, wordt voor een belangrijk deel bepaald door de minimumstandaard in het LAP. In gevallen waarin deze minimumstandaard voorschrijft dat afval moet worden gerecycled blijft dat zo. Het feit dat bepaalde afvalverbrandingsinstallaties nu als R1-installatie kunnen worden aangemerkt verandert hier niets aan. Afvalverbrandingsinstallaties krijgen met het behalen van een R1-status dus niet opeens meer mogelijkheden om recyclebaar afval te verbranden.

4

*Kunt u een overzicht geven van de probleemstoffen in de Nederlandse oppervlaktewateren en de bijbehorende normoverschrijdingen?*

In 2006 is de tussenevaluatie van het gewasbeschermingsbeleid gepubliceerd. In deze evaluatie zijn twee top10 lijsten opgenomen met de meest milieubelastende gewasbeschermingsmiddelen over de periode 1998–2005. Het betreft een lijst met gemeten probleemstoffen en een lijst probleemstoffen op grond van berekende emissies. De volgende gewasbeschermingsmiddelen staan op deze lijsten: Imidacloprid, Fenamifos, Pirimifos-methyl, Aldicarbulsulfoxide, Dithianon, Difenocnazool, Abamectine, Carbendazim, Monolinuron, Kresoxim-methyl, Teflubenzuron, Esfenvaleraat, Lambda-cyhalothrin, Captan, Deltamethrin, Fenoxycarb, Dodine, Chloorfenvinfos, Metsulfuron-methyl en Isoproturon. Begin 2011 komen de resultaten van de eindevaluatie beschikbaar. Dan is er weer een actueel overzicht van de probleemstoffen. De meest recente

overzichten van gemeten probleemstoffen en de mate van normoverschrijding staan in de bestrijdingsmiddelenatlas op het internet ([www.bestrijdingsmiddelenatlas.nl](http://www.bestrijdingsmiddelenatlas.nl)).

5

*Kunt u de stand van zaken en het verdere verloop van het proces rond de herziening van de richtlijn prioritair stoffen geven? Wanneer wordt het voorstel van de Commissie inzake deze herziening verwacht?*

Het proces voor de herziening van de dochtterrichtlijn prioritair stoffen heeft forse vertraging opgelopen. De planning is nu dat er in september 2011 een voorstel komt. In beeld zijn 19 kandidaatstoffen om aan de bestaande prioritair stoffenlijst toe te voegen. Voor het selecteren van de stoffen heeft de commissie o.a. gebruik gemaakt van meetgegevens uit de stroomgebieds-beheersplannen. Die zijn met name gericht geweest op de zogenaamde stroom-gebiedrelevante stoffen. Van de vier stroomgebieden waar delen van in Nederland liggen, varieert het aantal stroomgebiedrelevante bestrijdingsmiddelen van 0 (Schelde) tot 6 (Rijn). De Commissie heeft gesignaleerd dat het proces van prioritering van stoffen verbetering behoeft. Zij zal hiervoor in september ook voorstellen formuleren.

6

*Is de enige mogelijkheid om een stof op de prioritair lijst te plaatsen de voorwaarde dat deze in drie lidstaten een probleem vormt? Kunt u een overzicht geven van landen waar imidacloprid en andere neonicotinoiden een probleemstof in het oppervlaktewater vormen?*

Het criterium van drie lidstaten is voor de Commissie leidraad voor de plaatsing van een stof op de prioritair lijst. Ze houdt daar zo veel mogelijk aan vast, maar juridisch bindend is het niet. Het criterium is een invulling van het subsidiariteitsbeginsel. Problemen die slechts in een paar lidstaten spelen moeten daar worden opgelost en niet op Europees niveau.

Van monitoringsgegevens van gewasbeschermingsmiddelen in andere landen zijn slechts fragmentair gegevens bekend. Een overzicht van landen waar neonicotinoiden een probleemstof zijn, kan ik daarom niet geven.

7

*Heeft u de stoffen die in Nederland een probleem zijn al onder de aandacht gebracht van de internationale stroomgebiedcommissies? Zo nee, wanneer gaat u dit doen? Zo ja, wat was het resultaat hiervan?*

De Nederlandse monitoringsgegevens van gewasbeschermingsmiddelen in water worden door mij verzameld, bewerkt en toegankelijk gemaakt via de website [www.bestrijdingsmiddelenatlas.nl](http://www.bestrijdingsmiddelenatlas.nl). Per stroomgebied worden daar de actueel belangrijkste probleemstoffen gepresenteerd. Stroomgebiedcommissies kunnen daarvan gebruik maken voor de selectie van hun probleemstoffen en hun rapportages daarover.

8

*Wat zijn de consequenties van het aannemen van de motie Snijder-Hazelhoff/Koopmans over het schrappen van de preregistratietoets op waterkwaliteitsdoelstellingen (32 372, nr. 42)? Op welke wijze zult u de gevolgen hiervan monitoren?*

De preregistratietoets op de waterkwaliteitsdoelstellingen was bedoeld om toepassingen van gewasbeschermingsmiddelen die naar verwachting tot normoverschrijding leiden, niet zonder meer toe te laten. Het schrappen van deze toets zou nadelig kunnen uitwerken op de waterkwa-

liteit, maar die wordt nauwlettend gevolgd in de monitoring. De monitoringsinspanning wordt gericht op de stoffen met de meeste kans op normoverschrijding. Daarmee wordt de ontwikkeling van de waterkwaliteit ten dele zichtbaar. Lang niet alle gewasbeschermingsmiddelen zijn op de concentratie van de norm goed te meten.

9

*Naar aanleiding van de motie Ouwehand, over het uitfaseren van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen (32 372, nr. 26), zou u in overleg treden met de VNG over het uitfaseren van het gebruik deze middelen voor de openbare ruimte en particulier gebruik. Kunt u de stand van zaken hiervan geven?*

Het overleg is nog niet afgerond. Streven is de Tweede Kamer vóór de zomer over de resultaten te informeren.

10

*Betekent het feit dat u zich beroept op de stortbelasting ter stimulering van hoogwaardige verwerking van asbest, dat het plan om die stortbelasting af te schaffen van de baan is? Zo nee, welke gevolgen heeft het afschaffen van die stortbelasting voor de innovatieve, hoogwaardige wijze van asbestverwerking?*

De optie tot het afschaffen van de stortbelasting staat in de Fiscale brief van Financiën die recent naar de Tweede Kamer is gestuurd. Of dit daadwerkelijk doorgaat, hangt af van de Tweede Kamer. Lagere storttarieven of het afschaffen ervan, maken het voor de particulier goedkoper en dus aantrekkelijker om een gecertificeerde verwijderaer in te schakelen. Hoogwaardige verwerking van hechtgebonden asbestcement is ook zonder stortbelasting mogelijk, bijvoorbeeld door de afkondiging van een stortverbod zodra de denaturatiefabriek operationeel is.

11

*Betekent het woordspel rond de asbest-vrijverklaring dat u accepteert dat er nog asbestvezels in het gebouw aanwezig zijn, ook boven de gezondheidsnorm? Zo nee, kunt u dan nader toelichten wat u met deze opmerkingen over de asbest-vrijverklaring beoogt?*

Nee. Wij accepteren nooit asbestvezels in gebouwen boven de gezondheidsnorm.

Als sprake is van een risico, moet dit onmiddellijk tot actie leiden. De aanwezigheid van asbest hoeft echter niet per definitie een risico op feitelijke blootstelling in te houden.

Een asbestvrijverklaring gaat over concrete werkzaamheden en heeft te maken met de omstandigheden waaronder met asbest gewerkt mag worden (arboregelgeving). Een ruimte wordt na afloop van saneringswerkzaamheden «asbestvrij» verklaard indien een eindcontrole of oplevercontrole aangeeft dat er geen asbest meer in dat gedeelte aanwezig is: het asbest is weggehaald en de ruimte is schoongemaakt. De ruimte wordt dan «vrijgegeven», wat betekent dat de ruimte weer zonder beschermende voorzieningen mag worden betreden door werknemers en anderen. De asbestvrijverklaring gaat derhalve uitsluitend over het specifieke gebouwdeel waar de saneringswerkzaamheden plaatsvonden.

Een gebouw kan nooit in zijn geheel asbestvrij verklaard worden. Asbest kan namelijk ook zitten op plekken waar je niet bij kunt komen.

12

*Betekent het feit dat uw ambtsgenoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid verder aan de slag is met de motie De Mos/Jansen over asbestvrijverklaringen (22 343, nr. 254), dat de gevolgen voor blootgestelden in niet-werkgerelateerde setting van minder belang worden geacht?*

Bij de uitwerking van de motie wordt geen onderscheid gemaakt naar typen blootgestelden. Het betreft de aanwezigheid of afwezigheid van asbestvezels als zodanig. Bij een oplevercontrole wordt nagegaan of er nog asbestvezels voorkomen (ongeacht of er werknemers of burgers kunnen rondlopen).

13

*Betekent het feit dat de motie Poppe, over het streven naar versterking van de handhavingstructuur inzake asbestwetgeving (25 834, nr. 53), in de brief van 28 maart 2011 is afgedaan, dat er geen asbestinterventieteams worden gevormd? Indien de teams er niet komen, hoe wordt dan voorzien in de behoefte aan bijstand bij lokale handhavers en bevoegde gezagen?*

Zoals gesteld in de kabinetsreactie van 15 februari 2011 (Kamerstuknummer 25 834-58) worden dit jaar, onder leiding van de VROM Inspectie, de strafrechtelijke en bestuursrechtelijke handhavingketens nader op elkaar afgestemd en wordt de samenwerking tussen landelijk en regionaal werkende handhavingpartners verder ingevuld. Op dit moment achten wij het voorstelbaar dat voor het in beeld brengen en aanpakken van illegaal werkende asbestbedrijven de betrokken partners hun experts bundelen in landelijk of regionaal werkende asbestinterventieteams.

Wij wachten de voor het eind van het jaar aangekondigde rapportage van de VROM Inspectie af en zullen de Tweede Kamer daarna informeren hoe wordt voorzien in de bijstand aan lokale handhavers en bevoegde gezagen.

14

*Op welke termijn wordt naar verwachting voorzien in wijziging van de REACH(Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemical substances)richtlijn, zodat deze beter geschikt is voor nanomaterialen? Wordt tot die tijd enige vorm van voorzorgsprincipe gehanteerd? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?*

Tijdens het Algemeen Overleg over Nanotechnologie van 17 februari jl. heb ik de Tweede Kamer toegezegd om uw Kamer in mei 2011 per brief te informeren over de Nederlandse strategie en aanpak in Europa inzake de regulering van nanomaterialen. In deze brief zal uitgebreid worden ingegaan op de stand van zaken en gewenste ontwikkelingen op dit dossier. Daarin komen ook de hierboven gestelde vragen aan de orde.

15

*Hoe verhoudt de toezegging op motie Roemer, over het behouden van de dienstverlening van de Beneluxtrein op minimaal het huidige peil (29 984, nr. 197), zich tot het wederom uitgesproken voornemen de verbinding uit de dienstregeling te nemen? Welke mogelijkheden heeft u om dergelijke voornemens van de NS in de toekomst te voorkomen?*

De Beneluxtrein rijdt onder een samenwerkingsovereenkomst tussen NS Internationaal en NMBS. Aangezien het gaat om een internationaal samenwerkingsverband tussen vervoerders, heb ik geen formele bevoegdheid over deze treinverbinding. Hierdoor kan ik de vervoerders

niet dwingen om de Beneluxtrein te behouden. Overigens is NS verplicht om voor het binnenlands treinverkeer te voldoen aan de concessie-eisen met betrekking tot de minimale bediening van stations gelegen aan het Hoofdrailnet. Hier houd ik NS aan.

16

*In hoeverre betitelt u een verbinding tussen Amsterdam en Brussel tegen fors hogere kosten of via twee overstappen als gelijkwaardig aan de Beneluxtrein? Bent u bereid dit onder de reizigers te toetsen?*

De waardering van een treinverbinding is afhankelijk van allerlei factoren zoals het aantal overstappen, ticketprijs, maar ook reistijd en comfort. Het is in eerste instantie aan de treinvervoerder om te bepalen hoe de toekomstige HSL-verbinding tussen Nederland en België net zo succesvol kan zijn als de huidige. Ik spreek hierover actief met de vervoerders en streef naar een zo goed mogelijke treinverbinding, waarbij de reiziger centraal staat. Daarnaast ben ik bezig om, zoals ik uw Kamer al eerder heb toegezegd, een alternatief over conventioneel spoor te organiseren, namelijk een tweede uursverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen.

17

*Hoe wordt bij de voortgang van verdere integratie van het civiel-militaire luchtruim specifiek omgegaan met de conclusies van het rapport van Roland Berger?*

Naar aanleiding van de motie Haverkamp (Kamerstuknummer 31 936-53) zal de Tweede Kamer hierover spoedig per brief geïnformeerd worden.

18

*Op welke wijze zult u de Kamer betrokken houden bij de voortgang op het dossier van grensoverschrijdend openbaar vervoer?*

De Kamer heeft tot dusver tweemaal een voortgangsbrief ontvangen over grensoverschrijdend openbaar vervoer per trein. Dit zijn omvangrijke brieven met veel verschillende onderwerpen. Van concrete grensoverschrijdende (aanleg) projecten tot grensoverschrijdende aspecten ten aanzien van onderwerpen als reisinformatie, chipkaart, tarieven, treinmaterieel etc.

Over de concrete grensoverschrijdende verbindingen en aanleg projecten kan gerapporteerd worden bij de besluitenlijst BO MIRT. Tijdens het BO MIRT komen alle relevante ontwikkelingen aan bod met betrekking tot de grensoverschrijdende verbindingen voor personenvervoer per trein. In het Europa zonder grenzen ligt het voor de hand om de laatst genoemde aspecten integraal onderdeel uit te laten maken van de nationale dossiers, zonder daarmee te willen zeggen dat dezelfde regels voor binnen- en buitenland gelden. Dus grensoverschrijdende gebruiksmogelijkheden OV chipkaart maken onderdeel uit van het nationale chipkaart dossier. Evenzo maakt de markt en capaciteit analyse grensoverschrijdend OV onderdeel uit van de Nationale Markt en Capaciteit Analyse. Tijdens de algemene overleggen met de Tweede Kamer worden specifieke vragen over grensoverschrijdend OV ook al gesteld per geagendeerd onderwerp, zoals onlangs over de chipkaart. Ik vind de werkwijze waarbij grensoverschrijdende aspecten integraal onderdeel uitmaken van de nationale dossiers een goede werkwijze en stel me voor de Tweede Kamer voortaan op deze manier te bedienen.

19

- a. *Is de extra trein nodig is voor de shuttleverbinding met Den Haag al besteld? Zo nee, waarom niet?*
  - b. *Wat is de deadline voor de afronding van de samenwerkingsovereenkomst om te garanderen dat het vervoer op het in de laatste voortgangsrapportage voorziene tijdstip kan starten?*
  - c. *Kan de Kamer de samenwerkingsovereenkomst uiterlijk 1 juni ontvangen, zodat de Kamer deze voor de zomer kan bespreken, zodat geen verdere vertraging optreedt?*
- a. NMBS heeft recent laten weten dat zij nog met AnsaldoBreda in gesprek is over de voorwaarden van de aanschaf van het extra treinstel dat nodig is voor de verbinding Brussel en Den Haag, maar dat zij nog niet overgegaan
  - b. De samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten tussen de vervoerders HSA en NMBS. De vervoerders zijn momenteel nog in gesprek over de exacte inhoud van de samenwerkingsovereenkomst. Daar waar mogelijk ondersteun ik de Nederlandse vervoerder om zo spoedig mogelijk, en in ieder geval vóór de totstandkoming van een hogesnelheidsdienstregeling tussen Amsterdam en Brussel de samenwerkingsovereenkomst getekend te krijgen.
  - c. Zoals gezegd is de samenwerkingsovereenkomst een overeenkomst tussen de vervoerders. Zodra de overeenkomst getekend is, zal ik indachtig motie Dijkema c.s. (Kamerstuknummer 22 026-228), deze (vertrouwelijk) ter inzage aan uw Kamer zenden.

20

- a. *Hoe kan het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel al eind 2011 plaatsvinden, terwijl de toepassing van glijvluchten (CDA's) met vaste naderingsroutes blijkens brief 29 665, nr. 162, pas in de loop van 2012 zal beginnen?*
  - b. *In hoeverre zijn glijvluchten in de nacht en de late avond vanaf 2012 verplicht?*
- a. Er is geen technisch-inhoudelijke samenhang tussen CDA's en het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel loopt tot eind 2012. Daarna wordt op basis van een evaluatie en een advies van de Alderstafel besloten om het nieuwe stelsel al dan niet vast te leggen in wet- en regelgeving. De voortgang van de invoering van CDA's maakt onderdeel uit van de evaluatie. Hierover is afgesproken dat bij de evaluatie wordt beoordeeld of de regels van het experiment voldoende ruimte bieden om de gemaakte afspraken over hinderbeperkende maatregelen te implementeren – het gaat hierbij in eerste instantie om de inpassing van CDA's – in het nieuwe stelsel en of er daarbij voldoende vooruitgang is geboekt. Het is dus van belang dat het experiment met CDA's in 2012 van start gaat. Voor introductie CDA's geldt expliciet dat nadere afspraken over de relevante regels binnen het nieuwe stelsel moeten worden gemaakt.
  - b. Op dit moment is het uitvoeren van glijvluchten tussen 23.00 en 06.30 reeds de praktijk. Om dit mogelijk te maken is het verplicht dat vliegtuigen die in deze periode binnenkomen uitgerust zijn met de juiste navigatie apparatuur (PRNAV/RNAV1). In november 2012 wordt de aanwezigheid van deze apparatuur ook voor vliegtuigen die overdag binnenkomen verplicht. Hiermee wordt een van de technische randvoorwaarden voor de uitbreiding van de glijvluchten in de avond en overdag ingevuld. De technische uitwerking en vervolgens uitvoering van glijvluchten ligt bij de sectorpartijen. Hierover rapporteren zij aan de Alderstafel.

21

- a. *Kunt u aangeven welke aanvragen er momenteel liggen voor een bijdrage uit het budget Actieplan spoor voor extra treinaanbod, zoals genoemd in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) over extra treinen tussen Leeuwarden en Zwolle (Aanhangsel Handelingen II 2010/11, nr. 1805)?*
  - b. *Hoeveel budget is er aangevraagd en hoeveel is er beschikbaar?*
- a. Op dit moment is de aanvraag voor een bijdrage voor het uitbreiden voor het treinaanbod op de verbinding Nijmegen–Venray in behandeling.
  - b. Voor de maatregel «Treinaanbod vergroten» uit het Actieplan «Groei op het spoor» is in totaal € 35 mln. beschikbaar voor de periode 2008–2012. Doordat de bijdrage vanuit het Actieplan voor enkele aanvragen voor extra treinstadje gekoppeld is aan de gerealiseerde groei, zal aan het eind van de looptijd van het Actieplan inzichtelijk worden welk budget zal worden uitgekeerd.

22

- a. *Wat is de planning voor de gesprekken over de decentralisatie van de treindienst Zwolle–Enschede?*
  - b. *Bent u bereid deze gesprekken nog voor de zomer te starten en de Kamer voor de behandeling van het MIRT (najaar 2011) te informeren over de voortgang en in ieder geval een overzicht te geven van geïnventariseerde knelpunten en kansen op deze verbinding, zodat er voldoende tijd is voor het uitwerken van eventuele aanvullende infrastructurele oplossingen voordat de spoorlijn daadwerkelijk wordt gedecentraliseerd?*
  - c. *Wat is de planning van de verkenning Nijverdal-Wierden?*
- a. Het ambtelijk overleg over de decentralisatie van de treindienst Zwolle-Enschede per 14 december 2014 is reeds medio 2010 gestart en bevindt zich in de afrondende fase. Het is de intentie het overleg medio 2011 af te ronden in de vorm van de vastlegging van de voorwaarden, waaronder ik bereid ben de treindienst te decentraliseren en de decentrale overheden bereid zijn de verantwoordelijkheid voor de treindienst van mij over te nemen. Die voorwaarden betreffen onder andere afspraken over hoe wij zullen omgaan met de capaciteit en de punctualiteit op deze lijn en de eventueel daarvoor benodigde aanvullende infrastructurele maatregelen. Zodra de decentralisatie definitief is overeengekomen, zal ik de Tweede Kamer daarover informeren. Het is de intentie van alle betrokken partijen dat besluit ruim voor de behandeling van het MIRT in het najaar van 2011 te hebben geëffectueerd.
  - b. Zie het antwoord op vraag 22.a.
  - c. De verkenning Nijverdal Wierden wordt momenteel uitgevoerd en zal in het eerste kwartaal van 2012 worden opgeleverd. Ik verwacht in het tweede kwartaal van 2012 een voorkeursbeslissing te kunnen nemen. (Het tracébesluit staat gepland in het vierde kwartaal van 2013).

23

*Hoeveel binnenvaartschippers, in aantal en percentage, hebben de gevolgen van de crisis bedrijfsmatig niet weten te pareren en hebben het bedrijf moeten opdoeken?*

In september 2011 zal ik uw Kamer, conform mijn toezegging tijdens het AO Binnenvaart van 19 januari jl., informeren over de voortgang met betrekking tot het Transitiecomité Binnenvaart. Ik zal u bij die gelegenheid



tevens een actueel overzicht geven over het aantal faillissementen in de binnenvaart.

24

- a. *Bent u bereid om alsnog de kosten voor de realisatie van inhaalsporen bij station Bilthoven inzichtelijk te maken en bij de gebiedsontwikkeling de viaducten zo uit te voeren dat ze voldoende breed zijn voor toekomstige realisatie van deze inhaalsporen, zoals gevraagd in de motie Slob (32 500-A, nr. 29) en de Kamer voor het AO MIRT voorjaar 2011 de antwoorden te sturen op de commissievragen hierover d.d. 30 maart 2011?*
- b. *Klopt het dat de bouwwerken die nu nog in de weg staan voor de realisatie van inhaalsporen bij station Bilthoven in het kader van de gebiedsontwikkeling zullen worden gesloopt en er dus geen ruimtelijke belemmeringen meer zijn voor inhaalsporen?*
- c. *Bent u bereid in gesprek te gaan met de provincies Gelderland en Utrecht en de vervoerder Connexxion over de wens van het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht en de noodzaak van inhaalsporen bij Bilthoven om dit mogelijk te maken en de Kamer over de resultaten van deze gesprekken voor het AO MIRT (voorjaar 2011) te informeren?*

- a. Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op de commissievragen d.d. 17 mei 2011 met als kenmerk IENM/BSK-2011/60393.
- b. Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op de commissievragen d.d. 17 mei 2011 met als kenmerk IENM/BSK-2011/60393.
- c. Er heeft eerder al ambtelijk overleg plaatsgevonden met betrokken provincies over het doortrekken van de Valleilijn (Amersfoort–Ede/Wageningen) naar Utrecht en Arnhem. Uit dat overleg is gebleken dat de reizigers op de Valleilijn zich voornamelijk op Amersfoort en Arnhem richten en er vanuit vervoerkundig perspectief geen noodzaak lijkt voor doortrekking naar Utrecht. Tijdens het vooroverleg met de regio over de Nationale Markt en Capaciteits Analyse is gebleken dat er binnen de in 2020 beschikbare infrastructuur ook geen ruimte is voor het doorrijden van de Valleilijn naar Utrecht. De provincie Gelderland heeft ProRail wel verzocht na te gaan wat er nodig is voor een doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem en toch ook nog een globale capaciteitstoets uit te voeren op het doorrijden naar Utrecht. Er is nog geen overeenkomst gesloten voor dat onderzoek en Prorail heeft derhalve ook nog geen opleverdatum met Gelderland afgesproken.

Het eventueel doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht en/of Arnhem is een vorm van nieuwe samenloop met het hoofdrailnet. Dit vraagt een concessiewijziging. Artikel 2.3 inzake samenloop zal dan uitgebreid moeten worden. Ik zie echter geen noodzaak voor het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht en een aanpassing van artikel 2.3 op dit punt.

25

*Op welke manier gaat u de andere punten genoemd in de motie Slob over een spoorknelpuntenindex (29 984, nr. 245) uitvoeren, aangezien deze motie niet alleen over stortingstijd ging, maar ook over het aantal vertragingen en over andere kwaliteitsaspecten zoals werkelijke reissnelheid, in de dienstregeling opgenomen uitbuigingen en inzet van volgtreinen?*

In mijn brief van 27 januari 2011 inzake «functioneren spoor» (Kamerstuknummer 29 984-255) heb ik aangegeven beter te willen sturen op voorkoming van verstoringen op specifieke lijnen en voor de top 5 van

slechtst presterende lijnen een grenswaarde met maximale stortingstijd met ProRail vast te willen leggen. Ik heb ProRail verzocht een voorstel te doen voor een KPI om hierop te kunnen sturen en daarover in haar kwartaalrapportages te rapporteren. In aanvulling daarop ontvang ik inmiddels in de kwartaalrapportage van ProRail ook informatie over de top-5 van de slechtst presterende spoorlijnen op het gebied van punctualiteit. Met dit pakket aan informatie krijg ik een goed inzicht op welke individuele lijnen er sprake is van infrastructurele knelpunten op basis waarvan besloten kan worden tot het nemen van passende maatregelen. Voor zover het andere in de motie genoemde kwaliteitsaspecten betreft zoals werkelijke reissnelheid, in de dienstregeling opgenomen uitbuingingen en inzet van volgtreinen, ben ik van mening dat deze aspecten vooral gekoppeld zijn aan het logistiek inpassen van de dienstregeling en niet per definitie verbonden zijn aan knelpunten in de infrastructuur. Indien er knelpunten bestaan in de jaarlijkse capaciteitsverdeling op het spoor geeft AMvB Capaciteitsverdeling een procedure hoe hiermee om te gaan. Een dergelijk capaciteitsknelpunt kan leiden tot een «overbelastverklaring» door ProRail op grond waarvan besloten kan worden tot het nemen van infrastructurele maatregelen.

26

*Wanneer wordt de nieuwe analyse van de mate van robuustheid van het spoorsysteem, inclusief de mogelijkheden voor bijsturing en snel overschakelen op backupsystemen en inclusief onderzoek naar nut en noodzaak van het compartimenteren van de beveiliging van grote spoorknooppunten, zoals gevraagd in de motie Slob c.s. (32 500-XII, nr. 42), afgerond en worden de resultaten naar de Kamer gestuurd?*

Zoals in de brief van 21 april 2011 (Kamerstuknummer 32 500XII-68) over de stand van zaken van openstaande moties is aangegeven, is Prorail gevraagd de motie mee te nemen in het programma «disaster tolerant». Na het zomerreces zal ik u berichten over de invulling daarvan.

*Toezeggingen*

27

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de toezegging «Financiële effecten van de crisis op gemeentelijke grondbedrijven», die u in een brief (27 581, nr. 40) heeft gedaan?*

De korte termijn aanbevelingen in het rapport richten zich op gemeenten. Van de structurele aanbevelingen heeft die over verduidelijking en aanscherping van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) tot een nieuwe actie van het Rijk geleid. De minister van BZK verkent samen met mij en in overleg met decentrale overheden de wenselijkheid en (on)mogelijkheden van het verduidelijken en zo nodig aanscherpen van de BBV-regelgeving. Het overleg met de minister van BZK is inmiddels gestart. Als randvoorwaarde daarbij geldt dat een mogelijke aanpassing decentrale overheden moet ondersteunen in het transparant voeren van hun grondbeleid.

28

*Wanneer kan de Kamer de kabinetsreactie op het onderzoek van Ecorys naar «Financieringsmiddelen uit gebiedsontwikkeling en bestemmingswijzigingen» verwachten, zoals door uw ambtsvoorganger is toegezegd in een brief (27 581, nr. 39)?*

Het kabinetsstandpunt over het Ecorys-rapport wordt meegenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die nog voor de zomer aan uw Kamer wordt aangeboden.

29

*Wat is er terechtgekomen van de toezegging van toenmalig minister Cramer om in navolging van Ecorys (financieringsmiddelen uit gebiedsontwikkeling en bestemmingswijzigingen) te bezien of de bestaande bepalingen met betrekking tot de mogelijkheid van bovenplanse verevening in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet worden verduidelijkt (27 581, nr. 38)?*

Zie het antwoord bij vraag 28.

30

*Wat is er terechtgekomen van de toezegging van toenmalig minister Cramer om naar aanleiding van het rapport van de VROM-raad «Grond voor kwaliteit» met partijen (o.a. VNG, IPO, Neprom) te spreken over de professionalisering van kennis en kunde over de grondmarkt (29 435, nr. 238, naar aanleiding van aanbeveling 2)? Acht u, in de huidige marktomstandigheden, de professionalisering van de grondmarkt van grote waarde?*

ad 1) Aan de toezegging is gevolg gegeven door middel van overleg met VNG en IPO.

ad 2) Een professionele aanpak is van grote waarde. De huidige moeilijke marktomstandigheden kunnen de professionalisering stimuleren, omdat er een sterke impuls vanuit gaat om vraaggericht en efficiënt te werken

31

*Wat is er terechtgekomen van de toezegging om te onderzoeken of in bepaalde situaties een binding van de minderheid aan een samenwerkingsovereenkomst of een snelle uitkoopregeling een logische plaats in het wettelijk systeem kan krijgen (29 435, nr. 238, naar aanleiding van aanbeveling 7)?*

Dit wordt meegenomen in de komende herziening van de onteigeningswet, die in 2011 ter hand wordt genomen (zie bij het antwoord op vraag 33).

32

*Wat is er terechtgekomen van de toezegging in brief 31 285, nr. 18 om de registratie van voorkeursrechten niet langer in het register op grond van de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken (Wkpb) te registreren, maar rechtstreeks in het kadaster?*

Zoals aangegeven in de betreffende brief is dit gekoppeld aan de evaluatie van de Wkpb. Die is inmiddels afgerond. Zodra het overleg met belangenorganisaties over de op basis van de evaluatie te nemen maatregelen is afgerond, zal deze evaluatie u, zo mogelijk voor de zomer, worden toegezonden.

33

*Wanneer kan de Kamer het resultaat van de toezegging van toenmalig minister-president Balkenende, om te komen met een wetsvoorstel tot herziening van de Onteigeningswet (EK 32 127, nr. H), verwachten?*

De toenmalige minister-president heeft in de betreffende brief de wens onderschreven om binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet een wetsvoorstel voor herziening van de onteigeningswet in te dienen. Tevens is aangegeven de opgedane ervaringen vanaf het begin te monitoren zodat een volgend kabinet de mogelijkheid heeft om op een substantieel kortere termijn, bij voorkeur binnen een jaar nadat de nieuwe regering is aangetreden, een wetsvoorstel in te dienen.

De herziening zal zich met name richten op modernisering van de titels IIa en IV en aanpassing aan de Algemene wet bestuursrecht. De voorbereiding van dit wetsvoorstel zal in 2011 ter hand worden genomen.

34

*Wanneer wordt de ministeriële regeling voor de plankosten exploitatieplan (zie bijvoorbeeld 27 581, nr. 38) ondertekend?*

Vorig jaar heeft een succesvolle internetconsultatie plaatsgevonden op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). Dat heeft 35 nuttige reacties opgeleverd uit het hele land. Dat commentaar wordt inmiddels verwerkt. Ik ben nog in overleg met belangenorganisaties over de aangepaste regeling en verwacht in de zomer een besluit te nemen omtrent vaststelling.

35

*Is er al een oplossing gevonden voor snorvliegers? Wat is de status van het overleg met provincies en luchtsporters? Welke mogelijke oplossingen zijn door de partijen aangedragen? Waarom waren deze oplossingen niet voldoende?*

Op 28 april jl. heeft hierover overleg plaatsgevonden tussen IenM, de provincies en de KNVvL. De provincies en de KNVvL hebben gezamenlijk afspraken gemaakt om te komen tot een werkbare oplossing voor de snorvliegers. Deze werkbare oplossing wordt momenteel verder uitgewerkt door de provincies en de KNVvL. Ik zal de Tweede Kamer op korte termijn middels een brief informeren over de resultaten van dit gezamenlijke overleg, waarmee invulling wordt gegeven aan het laatste onderdeel van de motie.

36

*Hoe gaat u, in verband met de toezegging om in overleg te treden met Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL), om met de verzoeken van de NFHL met betrekking tot accijnzen en waterlandingen? Kunt u aangeven op welke wijze u het overleg voortzet en welke acties u gaat ondernemen?*

Na de behandeling van de Luchtvaartnota is overleg geweest met de NFHL. Daarbij heeft de NFHL enkele belangwekkende punten geagendeerd, waaronder accijnzen en waterlandingen. Accijnzen zijn het primaat van mijn collega van Financiën. Vanuit mijn Ministerie wordt contact gezocht met de Minister van Financiën om te bezien of er ruimte bestaat voor aanpassing van de accijnzen op brandstof voor de historische luchtvaart.

Met betrekking tot de waterlandingen wordt, in samenspraak met de Inspectie van Verkeer en Waterstaat, bezien welke beletselen in de weg staan aan een eventuele vrijstelling van de verplichting om te landen op een luchthaven en wordt vervolgens onderzocht of deze beletselen kunnen worden weggenomen. Het spreekt voor zich dat geen concessie kan worden gedaan aan de veiligheid van zowel het vliegverkeer als de gebruikers van de wateren waarop geland zou mogen worden. Met de NFHL is voorts afgesproken dat vertegenwoordiging van de NFHL in beginsel via de KNVvL zal plaatsvinden, in en buiten het Platform General Aviation. Voorts zal op regelmatige basis vanuit mijn Ministerie contact worden onderhouden met de NFHL.

37

*Welke concrete actiepunten zijn er te melden met betrekking tot de inventarisatie rondom de luchthaven Hilversum, aangezien de toezegging op het gebied van luchtvaart en de ontwikkeling rondom de luchthaven Hilversum wel zeer summier is uitgevoerd? Kunt u concreet aangeven*

*welke zaken zijn opgepakt na de toegezegde inventarisatie en beoordeling?*

Tijdens de behandeling van de Luchtvaartnota heeft u mijn aandacht gevraagd voor de regionale luchthaven Hilversum. In het debat heb ik toegezegd te inventariseren of in deze specifieke casus de RBML-filosofie gefaald heeft, dan wel geslaagd is.

Ik heb u in mijn brief van 7 april 2011 (Kamerstuknummer 31 936-76) aangegeven dat in deze specifieke casus partijen met elkaar in gesprek zijn over de lokale en regionale problematiek rondom de luchthaven Hilversum. Het betreft hier onderwerpen met een sterk lokaal en regionaal karakter. De betrokken partijen bevestigen dit karakter van de discussie. Dit is conform de gedachtegang die de basis vormt voor de RBML. Helaas hebben de betrokken partijen nog geen overeenstemming bereikt en zullen dan ook de gesprekken voortzetten. Dat past in de zorgvuldige afweging die de provincie Noord-Holland (per zomer 2011 bevoegd gezag) moet maken om uiterlijk in 2014 tot een luchthavenbesluit te komen. Alles overziend ben ik tot de conclusie gekomen dat de RBML-wetgeving in deze casus uitwerkt, zoals deze bedoeld is. Ik wil hierbij nogmaals benadrukken dat het derhalve aan de betrokken regionale partijen is om onder leiding van de provincie Noord-Holland een zorgvuldige afweging te maken over de inpassing van de luchthaven Hilversum in zijn omgeving en met concrete actiepunten aan de slag te gaan. Conform de RBML-filosofie en de RBML regelgeving is hierbij geen rol voor het Rijk weggelegd. Het Rijk is en blijft wel verantwoordelijk voor het luchtruim en de vliegveiligheid.

38

*Kunt u, met betrekking tot de toezeggingen van 21 april 2010 over de inzet van de NH-90 helikopter, een duidelijke tijdslijn aangeven, specifiek voor de situatie rondom vliegveld De Kooij, met name gezien de aangekondigde bezuinigingen bij Defensie?*

Mede namens de minister van Defensie kan ik u melden dat de SAR verantwoordelijkheden vanaf medio 2011 worden opgesplitst in dag en nacht. De SAR bij dag wordt vanaf medio 2011 tot medio 2013 waargenomen door de AB412-helikopters vanaf de vliegbasis Leeuwarden. Zij doen dit naast het hun reeds toevertrouwde patiëntenvoer vanaf de eilanden. De SAR bij nacht wordt van medio 2011 tot medio 2012 waargenomen door een civiele partij (een contract hiervoor wordt momenteel opgesteld; het is nog onbekend welke partij dit gaat invullen en wat de vliegbasis is). De NH90 wordt in elk geval vanaf maart 2012 geacht deze nachttaak over te nemen. Vanaf medio 2013 neemt de NH90 zowel bij dag als nacht de SAR voor haar rekening. Defensie houdt bovendien 3 Cougar helikopters inzetbaar tot eind 2012 om als back-up te fungeren voor de AB412 en ten behoeve van alternatief patiëntenvoer vanaf de eilanden.

Met betrekking tot het voortbestaan van marinevliegkamp De Kooij kan Defensie nog geen duidelijkheid verschaffen: op 1 juli 2011 wordt Defensie geacht het nieuwe vastgoedplan, inclusief de gevolgen van de voorgenomen bezuinigingen te presenteren. Het voortbestaan van marinevliegkamp De Kooij zal daarin duidelijk worden. Ongeacht de uitkomsten van de bezuinigingsplannen zal Defensie alles in het werk stellen om de reactietijden, zoals in het convenant met I&M overeengekomen, waar te maken.

39

*In hoeverre heeft u ook overleg gehad met provincie Limburg over de heropening van station Eijsden? Wat was het resultaat hiervan?*

Zoals bekend heeft mijn ambtsvoorganger enkele jaren geleden samen met de provincie Limburg en de gemeente Eijsden de mogelijkheden voor de bediening van station Eijsden onderzocht. Dit heeft geleid tot de gezamenlijke conclusie dat er geen mogelijkheid is om de bediening van het station tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te exploiteren. Ik heb de regio laten weten dat het niet onmogelijk wordt gemaakt dat station Eijsden nog per trein bediend zal worden. Ik zorg namelijk dat de infrastructuur van station Eijsden op orde blijft. Als zich op enig moment een mogelijkheid voordoet om tegen maatschappelijk verantwoorde kosten een treindienst te bieden, dan staat de infrastructuur dit toe. Er is de afgelopen jaren regelmatig ambtelijk contact geweest tussen mijn departement, de gemeente Eijsden en de provincie Limburg. Naar aanleiding van de motie Anker/Mastwijk hebben mijn medewerkers de regio nogmaals laten weten dat ik altijd open sta voor een gesprek wanneer men op basis van nieuwe inzichten wél mogelijkheden ziet om het station op een financieel verantwoorde manier weer te bedienen. Het initiatief is dus aan de regio. Ik heb geen contact gehad met de provincie Limburg over de opnemings van station Eijsden in de regionale OV-concessie. Dat is een zaak van de provincie, waarover ik geen enkele bevoegdheid heb.

40

*Kunt u nader uiteenzetten waarom de marktpartijen een IJmeerverbinding voor weg, ov en fiets geen zinvol idee te vinden? Waarom is het zinvoller om een verbinding te bouwen voor slechts één modaliteit?*

De drie gegunde (consortia van) marktpartijen in het kader van de optimalisatie uitvraag voor een openbaar vervoerverbinding over het IJmeer hebben aangegeven dat zij wel kansen zien voor een combinatie met een fietsverbinding, maar niet voor een combinatie met een wegverbinding. Zij twijfelen aan de haalbaarheid van laatstgenoemde combinatie. Volgens de marktpartijen zijn de kosten om auto's over de brug te kunnen laten rijden relatief hoog. Daarnaast hebben zij gesteld dat het aantal gebruikers relatief laag zal blijven, omdat er via de Hollandse Brug een goed alternatief aanwezig is.

41

*Kunt u, met betrekking tot de toezegging van 17 maart 2011 over de OV-chipkaart in de grensstreek, aangeven wanneer bekend is hoe hiermee wordt omgegaan, dan wel een inschatting geven wanneer de Kamer deze informatie ontvangt?*

Ik heb een brief aan de Kamer in voorbereiding waarin ik inga op diverse openstaande toezeggingen. De toezegging over het gebruik van de OV-chipkaart in de grensstreek neem ik hierin mee. Ik streef ernaar deze brief nog in mei 2011 aan de Kamer te zenden.

42

*Kunt u, met betrekking tot de toezegging van 29 januari 2009 over het handboek professioneel aanbesteden, aangeven waarom pas 7 maanden na introductie van de handboeken de nulmeting van het effect van de handboeken plaatsvond? Was het niet mogelijk om deze meting eerder te doen? Op welke wijze wilt u in de toekomst voorkomen dat een evaluatie niet tijdig kan plaatsvinden?*

De 0-meting van het effect van de handboeken is in mei en juni 2010 uitgevoerd. De meting was bedoeld om informatie te verzamelen over bekendheid, gebruik en oordeel van de handboeken. De meting eerder uitvoeren was niet zinvol. De tijdsspanne van 7 maanden na introductie van de handboeken was minmaal nodig om informatie over bekendheid,

gebruik en oordeel van de handboeken te verkrijgen. Dit omdat de meeste aanbestedingen eens in de 3 à 4 jaar plaatsvinden. De 1-meting wordt in 2011 uitgevoerd. Dan is een eerste oordeel over het effect van de handboeken en een vergelijking met de 0-meting mogelijk.

43

*Waarom wilt u de Kamer pas na de realisatie van een onafhankelijke klachtencommissie CBR hierover informeren? Bent u bereid een opzet hiertoe ook aan de Kamer te sturen? Op welke termijn denkt u dat deze klachtencommissie er komt?*

Per brief van 24 januari 2011 (Kamerstuknummer 29 398-262) heb ik uw Kamer aangegeven dat ik eind juni 2011 zal vaststellen of het CBR voldoende voortgang heeft geboekt met de uitvoering van het verbeterprogramma. Tijdens het AO CBR van 9 maart 2011 heb ik toegelicht dat ik pas na mijn beoordeling in juni 2011 zal overgaan tot het instellen van de onafhankelijke klachtencommissie. Met het CBR onderzoek ik hoe de wens tot instelling van een onafhankelijke klachtencommissie ingevuld kan worden. Ik verwacht de Kamer over de opzet en de planning van de onafhankelijke klachtencommissie na de zomer te kunnen informeren

44

*Deelt u de mening dat het, gezien het belang en nut van een veldproef naar de effectiviteit van de bestrijding van muskusratten door alle betrokken onderscheven wordt, zinvol is als de veldproef plaatsvindt met onderlinge afstemming tussen de partijen? Zo ja, bent u bereid hier een ondersteunende en faciliterende rol in te spelen? Zo ja, op welke wijze en termijn? Zo nee, waarom niet?*

De verantwoordelijkheid voor de bestrijding van de muskus- en beverratten ter voorkoming van schade aan waterkeringen ligt bij de waterschappen. Er is momenteel geen rijksbeleid inzake de effectiviteit van deze muskusrattenbestrijding. Gelet op de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling en de invulling die daaraan wordt gegeven, wordt dit ook niet ontwikkeld.

De verantwoordelijke organisaties en betrokken partijen vinden het zinvol om een veldproef op te zetten. De landelijke coördinatiecommissie muskusrattenbestrijding (LCCM) trekt de ontwikkeling van een veldproef. Momenteel wordt een opdracht geformuleerd, in overleg met betrokken partijen waaronder vertegenwoordigers uit de dierenwelzijnsector. Ik ben niet voornemens om hier een rol in te vervullen.

45

*Wanneer is de testfase naar een diervriendelijker vangmethode voor muskusratten, gasdoding, als alternatief voltooid? Bent u bereid de Kamer hierover op de hoogte te houden? Zo nee, waarom niet?*

Het is momenteel onbekend wanneer de testfase kan worden afgerond. Het moment van afronding is afhankelijk van de resultaten tijdens de periode van feitelijk gebruik. Op basis van ervaringen en resultaten worden modificaties aangebracht en volgt opnieuw een periode van feitelijk gebruik. Ik zal de waterschappen vragen de voortgang hiervan te rapporteren in het jaarverslag van de LCCM. Desgewenst ben ik bereid de Kamer hiervan op de hoogte te houden.

46

*Kunt u bevestigen dat er geen empirisch vastgestelde relatie is tussen de populatieomvang van muskusratten en het optreden van schade? Zo ja, op basis van welke informatie stelt u dan dat preventieve maatregelen onvoldoende effect hebben? Zo nee, waar baseert u dat op?*

Er is een empirisch vastgestelde relatie tussen populatieomvang van muskusratten en de veiligheid van waterkeringen. In opdracht van de LCCM heeft bureau DHV onderzoek gedaan naar deze relatie. De resultaten zijn neergelegd in het onderzoek «Populatieontwikkeling en veiligheid». Onderdeel van het onderzoek was ook de empirische toepassing van het model op enkele dijk- en kaderingen.