

## Noten

Noot 1 (zie blz. 1872)

Interpellatievragen van het lid **Verspaget** (PvdA) aan de ministers van Buitenlandse Zaken, van Economische Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking over *executies in Nigeria*.

1

Welke concrete acties hebt u ondernomen om de uitvoering van het doodvonnis van Ken Saro-Wiwa en acht anderen te voorkomen?

2

Acht de regering het mogelijk c.q. wenselijk de bilaterale verdragen met Nigeria op te zeggen? Zo neen, waarom niet? Welke andere mogelijkheden zijn er op nationaal niveau om Nigeria onder druk te zetten?

3

Heeft Nederland zich binnen de EU ingezet ± of gaat ons land zich inzetten ± voor sancties tegen Nigeria? Om welke sancties gaat het daarbij: handelssancties, een volledige wapenboycot, opzegging van verdragen en intrekking van handelspreferenties, naast stopzetting van de hulp vanuit de EU?

4

Welke sancties en maatregelen gaat u binnen de VN en de Veiligheidsraad bepleiten? Valt daar ook uitsluiting van vredesoperaties onder? Wat is uw oordeel over het feit, dat Nigeria thans lid is van de Veiligheidsraad? Is het mogelijk Nigeria te schorsen?

5

Bent u bereid bij de VN, via de Derde Commissie, te pleiten voor het benoemen van een speciale mensenrechtenrapporteur voor Nigeria, die ook een oordeel moet geven over de relatie tussen mensenrechtenschendingen en milieuvervuiling als gevolg van het winnen van olie?

6

Bent u bereid te bevorderen, dat Nigeria wordt uitgesloten van internationale sportevenementen zolang er geen reëel uitzicht is op democratische verkiezingen?

7

Wilt u in uw reguliere overleg met Shell spreken over de ontstane

situatie in Ogoniland en over de noodzaak van verzoening met de lokale bevolking en herstel van de schade?

8

Wilt u in dit kader Shell vragen nieuwe investeringen in Nigeria voorlopig op te schorten?

9

Bent u bereid steun te verlenen aan democratische bewegingen en mensenrechtenorganisaties in Nigeria? Wilt u pleiten voor inschakeling van de VN bij de opzet

Noot 2 (zie blz. 1903)

## Bijvoegsel

### Schriftelijke antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1996 (24400-XII)

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Het invoeren van een milieucontrole als onderdeel van de APK (v.g.l. Duitsland) controle op emissie, brandstofefficiency lawaai.*

Sinds 1991 is in de APK al controle op de onderhoudstoestand van benzinemotoren ten behoeve van het milieu, in de vorm van een CO-meting (koolmonoxide) met verscherpte eisen, ingevoerd. Medio 1996 zal ter uitvoering van Richtlijn 92/55/EEG soortgelijke controle voor dieselmotoren plaatsvinden (beperking van dieselrook ofwel roet). Per 1 januari 1997 (ook conform 92/55/EEG) is er een verbeterde controle voor benzinemotoren met geregelde driewegcatalysator (CO bij verhoogd stationair toerental en werking van de zogenaamde lambdasonde). Voor controle op de actuele brandstofefficiency en het geproduceerde lawaai in het kader van de APK zijn er momenteel geen redelijke en efficiënte middelen ter beschikking om binnen een beperkte tijd verantwoorde vaststellingen te doen.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Kan er een stimuleringsregeling komen om versneld alle personenauto's*

en uitvoering van democratische verkiezingen?

10

Bent u bereid contact op te nemen met de regering van Zuid-Afrika om te bezien of gezamenlijke initiatieven mogelijk zijn?

11

Overweegt u bevestiging van buitenlandse tegoeden van Nigeria in Nederland zelf, in de EU? Wilt u daarover in contact treden met de VS?

*zonder katalysator uit de markt te halen?*

Binnenkort wordt door mij een studie gestart naar de optimale gebruiksduur van personenauto's. Hierin zal worden onderzocht of een bevordering van het vervroegd uit het verkeer nemen van voertuigen per saldo en integraal gunstig is. De Werkgroep vergroening van het fiscale stelsel heeft besloten met beoordeling van mogelijke maatregelen in dezen te wachten op de uitkomsten van deze studie. Op de projectgroep Verkeer/Milieu/Techniek, ingesteld naar aanleiding van het rapport Nieuwe hoop voor morgen II, heeft het verwijderen van personen- en bestelauto's zonder geregelde katalysator tegen het eind van de eeuw als mogelijkheid geïdentificeerd. Eerdere voorlopige berekeningen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) wijzen uit, dat vervroegd slopen ten aanzien van de emissie van CO<sub>2</sub> geen voordelen biedt. Ook ten aanzien van de overige emissies vormt het geen bijzonder kosten-effectieve oplossing.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Betere afstemming binnenvaartbeleid op alle drie de betrokken*

*overheidsnivo's en de ontwikkeling van een Eerste tactisch pakket, ETC, voor de binnenvaart.*

Stimuleringsakties ten behoeve van de binnenvaart en de beleidsafstemming met provincies en gemeenten maken deel uit van het toegezegde plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer.

Vraag van het lid **Leers** (CDA):  
*2 en 37 Nota goederenvervoer + Flankerend beleid.*

Een brief over flankerend beleid goederenvervoer en de contouren van het plan van aanpak voor dit beleid, is 10 november aan de Tweede Kamer toegezonden. Hierin wordt de inspanningsverplichting om voor het zomerreces 1996 een plan van aanpak gereed te hebben bevestigd.

Vanuit een brede visie op het goederenvervoer zal het flankerend beleid met onderwerpen zoals kwaliteits-, efficiency- en milieutechnische verbeteringen specifieke aandacht schenken aan de genoemde onderwerpen intermodaal vervoer en inbedding in internationale kaders.

Zeker zo belangrijk als het maken van een nieuwe nota met mijn visie op het goederenvervoer vind ik echter het daadwerkelijk realiseren van een aantal beleidsvoornemens uit het SVV-2. Ik denk daarbij aan de ontwikkeling van een gezond NS Cargo, van liberalisatie en structuurversterking van de binnenvaart, de bevordering van het intermodaal vervoer, de ontwikkeling van efficiënte inland-terminals, de ontwikkeling van vrachtautostroken en het gebruik van nieuwe technologieën, waaronder telematica.

Vraag van het lid **Leers** (CDA):  
*CDA-pleidooi voor opschorting van het besluit om de uitzendmarkt in het beroepsgoederenvervoer ook op te stellen voor commerciële uitzendbureaus.*

Bij de verlenging van de aanwijzing van de Gpdw in 1993 is als uitdrukkelijke voorwaarde gesteld dat het aantal contractanten al op korte termijn uitbreiding zou moeten ondergaan. Daarnaast heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat zich het recht voorbehouden ook andere instellingen aan te wijzen. Sinds de eerste contacten tussen de

Gpdw en uitzendbureaus (augustus 1992) hebben de gesprekken, georganiseerd door en onder leiding van VenW en EZ, helaas niet geleid tot enig resultaat.

Sinds medio 1994 zijn er verzoeken om aanwijzing bij VenW binnengekomen. Daar moet nu op besloten worden. Gezien het ontbreken van iedere voortgang is, na overleg met de Gpdw en met instemming van EZ en Sozawe, de Gpdw een voorstel gedaan omtrent de nieuw te stellen voorwaarden voor aanwijzing. Dit voorstel zou op korte termijn met de Gpdw worden besproken. Met betrekking tot de opmerking van de heer Leers dat vooruitgelopen wordt op de discussie over de nota «Flexibiliteit van de arbeid» waarover de MR en de TK nog moeten beslissen kan ik u medelen, dat de betreffende nota de flexibilisering betreft van de generieke uitzendregels. Onder het regime van de Wet goederenvervoer over de weg met een specifieke status voor de Gpdw is sprake van een specifieke situatie op de uitzendmarkt in het beroepsgoederenvervoer, anders dan bijvoorbeeld in het Eigen vervoer. Een inhaalslag ten aanzien van deze situatie is noodzakelijk. Zoals al gezegd heeft mijn voorganger er reeds in 1993 op aangedrongen daarmee een aanvang te maken. Met mijn benadering van de uitzendmarkt in dit deel van het wegvervoer beoog ik een toegroeien naar een gewone behandeling van flexibele arbeid in deze sector. Ik loop hiermee geenszins vooruit op de discussie over de Nota Flexibilisering.

Voor de komende periode tot 1999 wil ik geen volledige, maar juist een geleidelijke liberalisering tot stand laten komen. Dit lijkt mij, evenals met instemming van de gehele Kamer bij de Binnenvaart het geval was, de juiste aanpak. Aanwijzingen tot ontheffing van het uitzendverbod worden alleen onder voorwaarden verleend, hetgeen bij betrokken partijen bekend is. Het is duidelijk, ook uit het onlangs verschenen jaarverslag juni 1994±1995 van de Gpdw dat er veel vraag is naar uitzendkrachten in het beroepsgoederenvervoer. Voor bijzondere arbeidsvoorzieningen is op een markt die zich in deze zin ontwikkelt minder plaats; monopolistische structuren die zorg dragen voor een geïntegreerde personeelsvoorziening belemmeren de marktwerking

en behoren hier uiteindelijk niet thuis.

Vraag van het lid **Leers** (CDA):  
*Kan er geen milieucontrole volgens het Duitse systeem in de APK worden ingevoerd?*

De milieucontrole in de Duitse APK omvat evenmin als die in Nederland een controle op brandstofefficiency of een meting van het geluid. Wat geluid betreft wordt in beide landen binnen de APK het uitlaatsysteem op lekkages beoordeeld. Duitsland noch Nederland kent een daadwerkelijke meting van de emissies van uitlaatgassen. Wel wordt in beide landen het CO-gehalte bij stationair draaiende motor gemeten. Dit gehalte is een maatstaf voor de onderhoudstoestand en afstelling van de motor. Voorts kennen zowel de Duitse als de Nederlandse APK een controle over functies en componenten (zoals: is er een katalysator en doet-ie het?) en motorafstelling.

In de loop van 1996 wordt de Nederlandse APK uitgebreid met een roetmeting voor voertuigen met een dieselmotor. Duitsland kent een dergelijke meting al enig tijd.

Vraag van het lid **Leers** (CDA):  
*Verbetering bereikbaarheid econ. centra/transferia*

Ondanks de inzet om het goederenvervoer zoveel mogelijk via de relatief milieu-vriendelijke modaliteiten water en rail te laten plaatsvinden zal het grootste gedeelte van het goederenvervoer naar de economische centra over de weg blijven plaatsvinden. Zeker waar het gaat om het lokale wegvervoer binnen regio's of agglomeraties. Om de bereikbaarheid van deze centra te verbeteren richt het beleid zich voornamelijk op de betere benutting van de bestaande infrastructuur (verkeersbeheersingsmaatregelen). Daar waar dit geen oplossing biedt zal ook gekeken worden naar selectieve toewijzing van infrastructuur aan doelgroepen. De keuze binnen de groep weggebruikers als doelgroep valt op de groep economisch belangrijk verkeer, waarbij in eerste instantie aan vrachtwagens en bussen gedacht wordt.

Ten aanzien van stedelijke distributie wordt binnen het Platform Stedelijke Distributie vanuit een breed

draagvlak gewerkt aan oplossingen die er toe moeten leiden dat stedelijke distributiestromen zullen verbeteren. De verbeteringen richten zich met name op het beheersen van voertuigbewegingen, vermindering van congestie en het terugdringen van milieu-overlast.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Vergroting prijstransparantie en afstemming Rijtijdenbesluit vakbekwaamheid*

Wat betreft de vergroting van de «prijstransparantie» kan ik u meedelen dat in de Transportraad het principe van het doorberekenen van alle kosten (dat zijn infrastructuur- en externe kosten) aan alle modaliteiten reeds meerdere malen is bevestigd. De Commissie zal binnenkort een Groenboek publiceren, waarin richting aan dit principe zal worden gegeven. De toonzetting zal bepalend zijn voor het internationale overleg. Het Kabinet heeft een voorstel voor een nieuw Rijtijdenbesluit gedaan dat tegemoet komt aan de wens om de vakbekwaamheidseisen af te stemmen op de vakbekwaamheidseisen zoals die in Europees verband aan chauffeurs worden gesteld. Nu is het nog zo dat Nederland in het Rijtijdenbesluit '77 de chauffeursvakbekwaamheid verplicht stelt voor chauffeurs geboren na 30 juni 1955 voor het besturen van een autobus resp. van een vrachtauto met een toegestane max. gewicht van meer dan 7500 kg, terwijl de Europese Verordening 3820/85 het diploma slechts verplicht stelt voor chauffeurs van 18 tot 21 jaar. Het Kabinet stelt voor om in het nieuwe Rijtijdenbesluit, conform de Europese regelgeving, de vakbekwaamheid uitsluitend nog verplicht te stellen voor chauffeurs van 18 tot 21 jaar. Het staat sociale partners uiteraard vrij zelf afspraken te maken over chauffeursvakbekwaamheid.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *"Integrale vervanging van diesel bij stadsbussen door LPG. De vorige week in Tilburg gepresenteerde "Bus van de Toekomst" laat zien dat op dit terrein veel technisch mogelijk is."*

Om te komen tot milieu-vriendelijker vervoer in het stedelijk gebied stimuleert Verkeer en Waterstaat onderzoek en ontwikkeling van en experimenten met stille, schone en

zuinige voertuigen. Dit gebeurt in het kader van het milieutechnologie-programma "Stiller, Schoner en Zuiniger". Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het openbaar vervoer.

Vanuit dit programma wordt ook de aanschaf van openbaar vervoerbussen, die schoner zijn dan hetgeen wettelijk vereist is, financieel aantrekkelijk gemaakt via een bijdrage waarvan de hoogte afhankelijk is van de emissies van het voertuig. Dit gebeurt via de zogenaamde «MIBU-regeling». Bussen met een LPG of een aardgas-motor komen bij de huidige criteria, gelet op hun lage uitstoot van schadelijke stoffen, veelal in aanmerking voor het hoogste subsidie-bedrag. Dit betekent momenteel een bijdrage van 16.000 gulden per bus. Sinds augustus 1995 valt ook de ombouw van dieselmotoren op LPG of aardgas onder de MIBU-regeling. De kosten vormen echter niet de enige factor bij de afweging om wel of niet over te stappen op een andere brandstof. Onder meer kunnen bestuurlijke, logistieke en veiligheidsaspecten (bv. voorschriften aangaande opslag van LPG) een belangrijke invloed hebben op de uiteindelijke beslissing. De toepassing van LPG als motorbrandstof in stadsbussen is een van de onderwerpen die wordt bekeken in de projectgroep Verkeer/Milieu/Techniek (VMT). Deze projectgroep van 3 departementen en het bedrijfsleven is ingesteld naar aanleiding van het rapport "Nieuwe Hoop voor Morgen II". Deze projectgroep zal de hiervoor genoemde belemmeringen inventariseren die aan een grootschalige toepassing van LPG nog in de weg staan.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Overweegt amendement om de dekking van artikel onderdeel 03.18.01 ongedaan te maken. Alternatieven voor reductie solistisch autorijden dienen niet gedekt te worden uit het Infrafonds.*

Vanuit het Infrastructuurfonds investeer ik in het hoofdwegennet om de behoefte aan mobiliteit te faciliteren. Effecten van een investeringsbesluit daartoe worden echter pas na lange tijd merkbaar. Daarbij is het voor mij maar de vraag of in elke verplaatsingsbehoefte dient

te worden voorzien. Dat geldt zeker op de momenten dat de capaciteitsgrenzen van het hoofdwegennet zichtbaar worden: in de spitsuren, voor de woon-werkverplaatsing. In de filebrief, mij mede basierend op het rapport "Benutten naast Bouwen," heb ik u gemeld dat vervoersmanagement een zeer kosteneffectieve maatregel is om het aantal verplaatsingen in de spits te reduceren. Het sorteert bovendien op korte termijn effect. Dat is voor mij reden geweest de financiering vanuit het Infrafonds gestalte te geven. In het licht van bovenstaande en in aanmerking genomen dat op flankerend beleid reeds grote ombuigingen hebben plaatsgevonden, ontraad ik u een amendement in te dienen.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Ontwikkeling subsidieregeling toepassing telematica (vervoer gevaarlijke stoffen).*

Naast het al bestaande meld- en volgsysteem IVS '90, waarin ook gevaarlijke stoffen zijn opgenomen, wordt gekeken naar het gebruik van zogenaamde elektronische «tags». Dit zijn aan boord van schepen te bevestigen zenders, die informatie kunnen verstrekken over de aard en hoeveelheid gevaarlijke lading. In hoeverre hiervoor subsidies zullen worden verstrekt staat nog niet vast. Dit hangt af van kosten en besparingen bij toepassing van een dergelijk systeem waarop het eventueel zal worden toegepast.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Binnenvaart toelichting op de krimp bij de directie Oost Nederland met maar liefst 33%.*

In het kader van de 1% efficiency operatie, welke sinds 1995 is ingevoerd, wordt binnen de directie Oost-Nederland gekeken hoe zo efficiënt mogelijk kan worden gewerkt. Bij de effectuering is er voor gekozen om de efficiency taakstelling binnen de centrale organisatie (directie kantoor te Arnhem) te realiseren. (In de onderhavige situatie betreft het één arbeidsplaats). Derhalve zal de dienstverlening naar derden niet of slechts minimaal invloed ondervinden van de concretisering van deze taakstelling.

Vraag van de leden **Leers** (CDA) en **Van 't Riet** (D66): *Worden ouderen niet getroffen door maatregelen tegen het misbruik van de snorfiets? Zij zijn vaak afhankelijk van dit vervoermiddel voor het onderhouden van hun sociale contacten. Het CDA is tegen een helmplicht of verplicht certificaat. Misbruik van de snorfiets moet ons inziens hard worden bestraft, desnoods door inbeslagname en vernietiging.*

Het misbruik van snorfietsen, met name het opvoeren ervan en het te hard rijden, kan niet bestreden worden zoals ik dat voor de verkeersveiligheid graag zou willen. Er zijn grote Europeesrechtelijke obstakels die het onmogelijk maken om binnen afzienbare termijn technische maatregelen te treffen om het opvoeren te beperken. De beste oplossing die wel op redelijke termijn haalbaar is en uitvoerbaar is bestaat uit het opnieuw definiëren van de wettelijke verschillen tussen snorfietsen en gewone bromfietsen. Het deel van de categorie snorfietsen dat de laatste jaren qua techniek, uiterlijk en de snelheid ervan is uitgegroeid tot ware bromfietsen, wil ik ook wettelijk als bromfietsen gaan behandelen.

De «fietsachtige» snorfietsen (grote wielen, gering motorvermogen) blijven ongemoeid. De ouderen die daarop rijden hoeven geen helm op te zetten en ook geen certificaat te halen. Ouderen die op de zwaardere snorfietsen rijden zullen inderdaad wel een helm en certificaat moeten hebben, maar ik denk niet dat hun sociale contacten daar onder hoeven te lijden. Een bromfietscertificaat voor de snorfiets lijkt mij voor ouderen geen probleem, want alleen wie na 1 juli 1996 16 jaar wordt hoeft daarvoor examen te doen. Overigens heb ik de branche (RAI en BOVAG) tot 1 december de tijd gegeven om nog eens met betere alternatieven te komen voor het bestrijden van de opvoerbaarheid.

Daarna maak ik nog eens de balans op. Bij de keuze van maatregelen staat voor mij de verkeersveiligheid voorop.

Ik geloof niet dat strengere straffen de oplossing zijn voor het misbruik van snorfietsen.

Bij andere veel voorkomende overtredingen wordt ook regelmatig om strengere straffen gevraagd en het antwoord van mijn collega van Justitie verwijst dan altijd naar de

juridische en praktische problemen daarbij en naar de evenwichtigheid tussen de overtreding en de strafmaat.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): *Lange procedures/invoering wet grote projecten: hoe komen we af van een aanpak waarin de bestuurlijke krachtpatserij de politiek opportunisme centraal staat? Waarom wil regering niet aan advies WRR?*

Zoals blijkt uit het voorlopig kabinetsstandpunt (Staatscourant van 25 april 1995) over het WRR-advies inzake grote projecten wil het kabinet het maatschappelijke draagvlak voor grote projecten versterken door een open voorbereidingsproces. Het streven naar samenwerking, gezamenlijke belangen en draagvlak moet er voor zorgen dat bestuurlijke krachtpatserij niet nodig is.

Anderzijds wil het kabinet politiek opportunisme en impasses voorkomen door de besluitvorming over grote projecten beter te structureren, onder meer door een onderscheid te maken naar 3 fasen: de voorfase waarin het probleem centraal staat, de PKB-procedure waarin de reële opties op hoofdlijnen worden afgewogen, en de Tracawet-procedure waarin de gekozen optie gedetailleerd wordt uitgewerkt. Pas fase zal worden aangegeven welke vragen wel, en welke nog niet respectievelijk niet meer aan de orde zijn. Elke fase zal in beginsel aan een termijn gebonden zijn.

Langs deze weg wil het kabinet maatschappelijke weerstanden bij grote projecten zoveel mogelijk beperken, maar tevens duidelijk maken dat het rijk zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg zal gaan en zonnodig knopen zal doorhakken. Ik bestrijd dat de regering niets gedaan zou hebben met het advies van de WRR. Het kabinet acht thans een aparte wet voor grote projecten niet opportuun, omdat recente wetten (Tracawet, wijziging Wet Ruimtelijke Ordening) eerst hun waarde moeten bewijzen. Maar onder meer de genoemde fase-gewijze dieldeling, de nieuwe voorfase en de voorgenomen instelling van een begeleidingscommissie bij concrete projecten zijn gebaseerd op het WRR-advies.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Misschien dat de minister haar opvattingen eens kan geven, opdat wij een beeld krijgen van wat de regering voornemens is, na de nogal teleurstellende Nota Goederenvervoer, die eerder door het Kabinet, op verzoek van de Kamer, is opgesteld.*

De heer Van Gijzel heeft aangegeven het SVV II een belangrijk beleidsdocument te vinden op het gebied van integraal verkeers- en vervoersbeleid. Integraal zowel op het gebied van personen- en goederenvervoer. De koers naar een betere bereikbaarheid en leefbaarheid staan, ook bij de komende groei van het transport, nog steeds overeind. In mijn opvatting is het uitvoeren van datgene wat in SVV en NMP is vastgelegd van groot belang. Denk aan het besluit Beteuweroute en andere infrastructuurverbeteringen, aan de activiteiten richting spoorvervoer en binnenvaart, aan het project Transactie, aan het Vervoer van gevaarlijke stoffen, enz. Ik heb in mijn recente brief toegezegd, in dezen met een breed pakket van maatregelen terug te komen. Het huidige SVV in samenhang met dit brede pakket flankerend beleid Goederenvervoer en het MIT geeft de gevraagde intensivering van het beleid.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Bijzondere positie waarin het schipperswelzijnswerk na de overdracht vanuit SZW terug dreigt te komen.*

Als reactie op de opmerking van de geachte afgevaardigde Van Gijzel ten aanzien van dit onderwerp verwijs ik gaarne naar mijn antwoord op de betogen van de geachte afgevaardigden Leers en Van 't Riet.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Veel korte termijn maatregelen werken precies tegenovergesteld aan de langere termijn doelstellingen. Denk aan exploitatie afbouw OV en benuttingsmaatregelen.*

De uitgangspunten van de korte termijn aanpak passen in een middellange-termijnaanpak. Op de middellange termijn zullen we echter naast de maatregelen die we nu inzetten, extra en misschien andere maatregelen nemen. Het benuttings-

beleid is nodig om de zaak niet al op heel korte termijn vast te laten lopen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Wil de minister inzicht verschaffen in de fiscale mogelijkheden om een verdergaand onderscheid te maken tussen verschillende soorten verkeer met een verschillend maatschappelijk belang?*

Er zijn thans al fiscale mogelijkheden waarmee een onderscheid wordt gemaakt naar de verschillende soorten verkeer.

Zo worden de kosten van zakelijk verkeer fiscaal als bedrijfskosten beschouwd; het woon-werkverkeer valt onder het regime van reiskostenregelingen en het reiskostenforfait. Alleen de kosten voor particuliere sociaal-recreatieve verplaatsingen komen doorgaans volledig ten koste van de weggebruiker.

Het komt mij voor dat met deze regelingen een fiscaal onderscheid tussen de verschillende verkeerssoorten wordt gemaakt dat in lijn is met het maatschappelijk belang van het betreffende verkeer.

Met de invoering van rekening rijden plus de vormgeving van de terugsluis van de opbrengst, kan wellicht een verdergaand onderscheid tussen de fiscale behandeling van verschillende soorten verkeer worden gerealiseerd.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Wanneer we de enorme bedragen zien die geïnvesteed worden in de andere vervoersmodaliteiten, dient men zich tenminste af te vragen of de gulden wel op de meest effectieve manier besteed wordt. Graag oordeel.*

In stedelijk gebied is het gebruik van de fiets inderdaad een goedkope manier om zich te verplaatsen. De gemeenten investeren daarom in ruime mate aan de realisatie van fietsvoorzieningen, al dan niet met een rijksbijdrage (kennis of financieel) daaraan.

Overigens geef ik, in samenspraak met IPO en VNG, invulling aan de decentralisatie van verkeer en vervoer. Concreet betekent dit dat alle (stads)provincies in 1996 beschikken over een zogenaamde gebundelde doeluitkering (GDU). Provincie en gemeenten kunnen daarmee zelf prioriteiten stellen voor wat betreft de aanwending daarvan ten behoeve van infrastructuurle-

initiatieven, waaronder die ten behoeve van de fiets.

Tenslotte wil ik er op wijzen dat de fiets niet voor alle verplaatsingen en voor iedere burger een alternatief is.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Is overigens de zich nu ontwikkelende verantwoordelijkheidsverdeling wel de meest optimale?*

*Ligt het wel in de logica dat dingen die bijvoorbeeld gemeenten en provincies verantwoordelijkheid dragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, terwijl het prijsbeleid van de auto bijvoorbeeld rekening rijden, een nationale verantwoordelijkheid zal blijven?*

Het meest van belang in de discussie over de verdeling van verantwoordelijkheden vind ik, dat alle overheden en maatschappelijke groepen die een deel van de verantwoordelijkheid voor de verkeer- en vervoerproblemen hebben, zich gezamenlijk inspannen voor het bereiken van de beleidsdoelen. Wie dan precies wat doet, lijkt me secundair.

De gedecentraliseerde verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer sluit aan bij het in hoofdzaak regionale karakter van de verkeersstromen. Daarnaast vullen ook gemeenten een deel van het prijsbeleid van de auto in, namelijk het parkeren. Logisch, want dat is een lokale zaak. Daarnaast is het Rijk verantwoordelijk voor die zaken die op enigerlei wijze boven het belang van (individuele) gemeenten en provincies uitstijgen. Het gaat dan bijvoorbeeld om accijns ± internationale afstemming nodig<sup>1</sup>, MRB en BPM. Rekening rijden is een rijkszaak, vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de doorgaande functie van de hoofdwegen, de beeldvorming t.a.v. de bereikbaarheid van de vestigingsplaats Nederland<sup>2</sup>, Europese aspecten en de mogelijkheden van het Rijk om de opbrengst terug te sluisen in de vorm van een lastenverlichting.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Het is noodzakelijk om een helderder beeld te krijgen van de stedelijke mobiliteits-problematiek en haar oplossingen. Wat is er nodig om tot oplossingen te komen?*

Middels de vele al opgestelde RVVP's en daarbij behorende uitvoeringsprogramma's (en andere plannen zoals: Versterken van het bereikbaar-

heidsbeleid in de Stadsregio Rotterdam) bestaat reeds een goed beeld van de grootstedelijke mobiliteits-problematiek en de daarop toegesneden oplossingen. Het gaat daarbij om een mix van maatregelen betrekking hebbend op verbetering OV, betere benutting bestaande infrastructuur, vervoersmanagement, parkeerbeleid, locatiebeleid etc. Ook het autoluw maken van (delen van) steden kan daarbij horen. Per (grote) stad zal in deze het bekende maatwerk moeten worden geleverd. Decentralisatie van verantwoordelijkheden in deze is dan ook met name bedoeld om de kaderwetgebieden en provincies meer armslag te geven om invulling te geven aan de oplossing van de bekende problemen. Daarnaast blijft het rijk natuurlijk zijn verantwoordelijkheid houden voor wat betreft een ondersteunend ruimtelijk ordeningsbeleid, prijsbeleid en fiscaal beleid, financiering van grote projecten en kennisontwikkeling.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Heeft de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid voldoende effect tegen de achtergrond van de oplopende ongevals cijfers?*

De afspraken over de decentralisatie van het regionale verkeersveiligheidsbeleid zijn in 1994 gemaakt. Het is nog te vroeg daar nu al resultaten van te verwachten of in negatieve zin uitspraken over te doen. In het akkoord regionaal verkeersveiligheidsbeleid is afgesproken dat in 1997 een evaluatie beschikbaar moet zijn. Dat lijkt mij ook het moment om deze vraag te beantwoorden.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Over de groei van de autokilometers. De minister wil ons doen geloven dat de huidige ontwikkeling nog steeds in lijn is met het SVV II. Volgens het CPB was dat percentage in 1994 al opgelopen tot 139%. De ontwikkeling nog steeds in lijn met de doelstellingen van het SVV?*

Dit cijfer slaat op de index intensiteiten buiten de bebouwde kom. In het SVV wordt een streefcijfer gebruikt voor alle autokilometers (dus inclusief binnen de bebouwde kom). Dit hoeft niet in strijd met elkaar te zijn. Ook in het SVV is uitgegaan van een verwachting dat het autoverkeer op het hoofdwegenmeer zal groeien dan het gemiddelde. De

bereikte groei op het hoofdwegenet (1994: 143) is nog een stuk lager dan de verwachte groei voor 2010 (165) (met verondersteld prijsbeleid en rekening rijden rond 2000).

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): *Wordt met Transactie voldoende basis gelegd voor een adequate functionerende transportsector over water, rail en weg?*

Het staande beleid ± zoals zo scherp mogelijke emissienormen in de EU, wijziging modal-split ten gunste van water en rail en het bevorderen van zuinig koop- en rijgedrag ± is de basis voor de invulling van de NMP/SVV doelstellingen voor goederenvervoer. Aangezien deze doelstellingen onder druk staan, wordt daarnaast nog een aantal additionele activiteiten ondernomen die moeten leiden tot verdere vermindering van emissies. Een van deze activiteiten is Transactie. De Transactie-aanpak is dus een extra inspanning ten opzichte van het overige beleid.

Het zwaartepunt binnen Transactie heeft tot dusver gelegen bij meer efficiency in het wegvervoer, omdat in het wegvervoer relatief veel winst is te behalen bij het verminderen van de uitstoot.

Intermodaal vervoer, technologie-beleid en locatiebeleid vallen eveneens onder 'de paraplu' van Transactie. De werkzaamheden op deze gebieden maken een belangrijk deel uit van het totale goederenvervoerbeleid.

Kortom, Transactie legt niet als enige een basis voor het beleid voor water, rail en weg. Dit geschiedt in samenhang met de overige beleidskernen.

Op 8 mei 1995 is het project TRANSACTIE officieel van start gegaan. Doel is om door gebundelde actie van overheid (V&W, EZ en VROM) en het bedrijfsleven (via koepelorganisaties in transport, logistiek en toeleverende bedrijven) extra inspanningen op logistiek en technisch gebied te leveren, en binnen een periode van vijf tot zeven jaar uitzicht te bieden op een extra reductie van 30% voor CO<sub>2</sub> en 10% voor NO<sub>x</sub> in vergelijking tot reeds eerder geformuleerd beleid. Om dit te bereiken wordt het instrument meerjarenafspraken ingezet. Deze aanpak is vergelijkbaar met de aanpak van EZ voor energiebesparing in de industrie.

In 1995 zijn inmiddels de volgende acties ondernomen:

± Er zijn ± vooruitlopend op mogelijke meerjarenafspraken ± twee intentieverklaringen gesloten, een bij het vervoer van zeecontainers over de weg, en een in de fijndistributie.

± Er wordt binnenkort een intentieverklaring verwacht in het veilingvervoer.

± Er is een methode in ontwikkeling die het mogelijk maakt bedrijven door te lichten op energieverbruik en emissies. Met deze Energie- en Milieuscan kunnen efficiency-maatregelen worden opgespoord.

± Er zijn tot nu toe veertien pilotprojecten in uitvoering of in voorbereiding. Met deze voorbeeldprojecten die worden uitgevoerd in de bedrijven wordt inzicht verkregen in kansen en mogelijkheden om energiebesparing en emissie-reducties in de bedrijven te realiseren. Met de projecten wordt aan andere bedrijven getoond dat er efficiency verbeteringen mogelijk zijn.

± Er wordt gewerkt aan het identificeren van deelsectoren of groepen van bedrijven waarvan verwacht wordt dat het maken van afspraken effect sorteert.

± Er wordt gewerkt aan de communicatie met de deelsectoren. De koepelorganisaties in het vervoer (KNV, TLN en EVO) spelen daarbij een zeer belangrijke rol.

Na twee jaar (gerekend van mei 1995) vindt er een evaluatie van het project Transactie plaats. Dan wordt een uitspraak gedaan of de gekozen aanpak ± het in de praktijk brengen van een nieuw instrument in de transportsector naast bestaand instrumentarium ± een vruchtbare is. Het spreekt vanzelf dat de rol en de inbreng van ondernemers in deelsectoren voor een groot deel bepalend zijn van het effect van het Transactie-initiatief.

Vraag van het lid **Rosenmøller** (GroenLinks): *Herschikking investeringsmiddelen: daling van het budget voor de wegen met 25% ten gunste van vervoer via rail en water.*

De suggestie van GroenLinks om het budget voor de wegen met 25% te verlagen ten gunste van spoorwegen en vaarwegen deel ik niet. Zo zijn voor het vrachtvervoer over de weg over de korte afstand (distributie) en voor vrachtautostroken en beheersingsmaatregelen substantiële

middelen nodig. Daarnaast is momenteel een groot aantal projecten die door de kamer zijn goedgekeurd, in uitvoering. Het lijkt onverstandig deze projecten niet af te maken. Bovendien zijn voor rail-investeringen reeds forse bedragen uitgetrokken. Ik noem hier bijvoorbeeld de Betuweroute. Het aantal infrastructurele knelpunten bij de binnenvaart is relatief beperkt. Het grootste probleem vormt vaak de baggerspecieproblematiek.

Vraag van het lid **Rosenmøller** (GroenLinks): *Het reiskostenforfait ter discussie stellen.*

De werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel, waarin ook een vertegenwoordiger van V&W participeert, beziet de mogelijkheden te komen tot de optimalisering van het fiscale stelsel.

Tot de fiscale maatregelen die gezien worden behoort ook de eventuele aanpassing van het reiskostenforfait. Naar aanleiding van de eerste rapportage van de werkgroep, die ook aan de leden van de Tweede Kamer is gezonden, zal in overleg met de vervoerbedrijven uitgezocht worden hoe het gebruik van het hogere forfait bij het gebruik van het openbaar vervoer uitgebreid en vereenvoudigd kan worden (voor bijvoorbeeld deeltijdwerkers). De Werkgroep zal in de volgende rapportage, welke begin 1996 gereed zal zijn, met nadere voorstellen komen voor eventuele verdere aanpassingen van het reiskostenforfait en daaraan gerelateerde andere fiscale maatregelen.

Vraag van het lid **Rosenmøller** (GroenLinks): *Uitbreiden van de ketenbenadering van de productie tot het transport.*

Als antwoord op de vraag van de heer Rosenmøller hierover, merk ik in de eerste plaats op dat de mogelijkheden van de overheid om hier invloed op uit te oefenen beperkt zijn. Het is bovendien feitelijk onmogelijk om alle productie- en transportprocessen van het bedrijfsleven niet alleen in Nederland, maar in wezen in heel Europa te beoordelen. In de tweede plaats ben ik er van overtuigd dat het bedrijfsleven zich inspant om in ieder geval de totale kosten van productie en transport zo laag mogelijk te houden. Dat betekent dat onnodig

transport wordt vermeden. Ten derde merk ik op, dat wanneer in de toekomst de externe kosten van het transport een grotere rol gaan spelen dit ongetwijfeld tot wijzigingen in de keten productie en transport zal leiden. Op die wijze zal het effect dat de heer Rosenmüller beoogt in ieder geval voor een deel kunnen worden gerealiseerd.

Vraag van het lid **Rosenmüller** (GroenLinks): *Nieuwe discussie over parkeerbeleid voeren om het terug te krijgen op nationaal niveau.*

We maken op dit moment afspraken met IPO en VNG in het kader van de decentralisatie. Ik ben van mening dat parkeerbeleid in hoofdzaak een verantwoordelijkheid is van de gemeenten. Dit is ook in de lijn met de Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid die destijds is geaccordeerd door de Tweede Kamer. Dat laat onverlet dat ik streng vasthoud aan de parkeernormen in het kader van het locatiebeleid.

Vraag van het lid **Rosenmüller** (GroenLinks): *Is decentralisatie van het fietsbeleid wel een goede ontwikkeling?*

Ja. Decentralisatie van het fietsbeleid heeft altijd in mijn bedoeling gelegen en is conform het voornemen in het regeerakkoord. In samenspraak met IPO en VNG wordt de decentralisatie vormgegeven, waarbij de verantwoordelijkheden op het juiste niveau worden gelegd; in het geval van fietsbeleid is dat de gemeente. Ik zal mijn centrale verantwoordelijkheid blijven nemen als het gaat om zaken als regelgeving, de ontwikkeling en verspreiding van kennis en het bevorderen van experimenten.

Vraag van het lid **Rosenmüller** (GroenLinks): *Invoering van een maximum snelheid van 100 km/h op alle autosnelwegen?*

De huidige limieten voor autosnelheden (100 en 120 km/h) zijn in 1988 interdepartementaal (V&W, VROM, Justitie, BIZA, EZ) vastgesteld. De doelstelling van het snelhedenbeleid is dat in het jaar 2000 90% van de automobilisten zich aan de snelheidslimieten houdt. Op het autosnelwegennet lijkt door toename van de gericht-verkeerstoelichtingsprojecten deze doelstelling, zeker op de 120 km

wegvakken, haalbaar. Op de 100 km wegvakken wordt de limiet thans nog fors overschreden. Naleving van een 100 km/h-limiet zal door het geheel ontbreken van draagvlak bij de automobilist door middel van een enorme extra handhavinginspanning afgedwongen moeten worden. Deze extra inspanning lijkt niet gerechtvaardigd vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid.

Vraag van het lid **Rosenmüller** (GroenLinks): *Vorrang fietsers van rechts moet uiterlijk in het voorjaar van 1996 zijn geregeld. Wat is de reactie van de minister?*

Ik hecht eraan om samen met de wegbeheerders tot een gezamenlijk standpunt te komen. Daarom ga ik graag in op het voorstel van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten om aan de hand van de concrete situatie in een vijftal gemeenten te bepalen welke maatregelen aan de weg moeten worden genomen om de vrees voor extra onveiligheid weg te nemen. Verwacht wordt dat in het voorjaar 1996 de gegevens op tafel komen waarmee de gezamenlijke wegbeheerders een onderbouwd standpunt kunnen formuleren. Zorgvuldige besluitvorming acht ik belangrijker dan het halen van één bepaalde datum.

Vraag van het lid **Rosenmüller** (GroenLinks): *Hoe denkt de Minister over het idee om geen vluchten meer uit te voeren op steden die tevens HSL-bestemmingen zijn?*

Bevordering van substitutie van vliegverkeer door de Hogesnelheidstrein (HST) op bestemmingen tot 1000 kilometer vanaf Schiphol is vigerend Kabinetsbeleid. Welke bestemmingen dat zullen zijn is nu nog niet te zeggen. Een PKB-afspraken is dat de NV Luchthaven Schiphol een maximale inspanning levert om vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de HST een goed alternatief biedt te minimaliseren. De Nederlandse luchtvaart maatschappijen zien ± indien met de HST een voldoende concurrerend product op de markt wordt gebracht waar het gaat om tarieven, frequenties, comfort, snelheid en dergelijke ± mogelijkheden om vluchten te vervangen door het vervoer van passagiers per trein. Men denkt daarbij primair aan bestemmingen in

België, N-Frankrijk en het Ruhrgebied. Een voldoende concurrerend en marktgericht HST-product zal ook naar het oordeel van het bedrijfsleven (KLM, NS en NVLS) bepaalde luchtverbindingen (deels) overbodig maken, zodat op bepaalde bestemmingen niet meer vanaf Schiphol zal worden gevlogen terwijl op andere bestemmingen de frequentie kan worden teruggebracht of met kleinere toestellen kan worden volstaan.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): *Hoe staat het met de rentabiliteit van het TTP? (6 miljard investering leidt tot een globale jaarlast van f 500 miljoen en een reizigersgroei van slechts 2 miljard km; dus f 0,25 per reizigerskm!)*

De landelijke railinfrastructuur gaat langer mee dan de termijn waarop 500 mln jaarlasten t.o.v. 6 miljard investeringskosten is gebaseerd. De rentabiliteit van het TTP is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid, zoals beoogd in de beleidsnota's SVV-II, Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP 2), middels de versterking van het spoorvervoer.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): *Waar infrastructuur een schaars goed wordt, moet het prijsmechanisme sterker ingezet worden. Kosten van het bezit verschuiven naar gebruik (variabilisatie/rekening rijden), waarbij de motorrijtuigenbelasting en de (op zich absurde) BPM wordt verminderd en op lange termijn geheel afgeschaft.*

Ik onderschrijf het uitgangspunt bij schaarste (aan infrastructuur) het prijsmechanisme sterker ingezet moet worden. Ook onderschrijf ik dat zoveel mogelijk gekomen moet worden tot variabilisatie van de autokosten i.c. het verschuiven van de kosten van het bezit naar het gebruik. Verhoging van de reële accijnsbedragen in combinatie met verlaging van de motorrijtuigenbelasting, zoals aangegeven in het Regeerakkoord, biedt hiervoor een mogelijkheid. Zoals ik in de brief aan de Kamer heb aangekondigd, zal de opbrengst van het Rekening Rijden via een lastenverschuiving worden teruggegeven, waardoor er ook hier sprake is van variabilisatie.

Een zodanig vergaande variabilisatie van de autokosten (door verhoging van de accijnzen of rekening rijden) dat de motorrijtuigenbelasting (en/of de BPM) geheel afgeschaft kunnen worden, is ± mede gelet op de internationale context ± voor de voorziene toekomst niet realistisch. Het verminderen of afschaffen van de BPM lijkt mij overigens minder in de rede te liggen, omdat hierdoor het aantal auto's en de keuze voor grotere en zwaardere auto's naar verwachting zal groeien door verlaging van de aanschafdrempel. De BPM werkt als aangrijpingspunt voor het moment van aankoop en niet op het gebruik. Juist vanwege dit aangrijpingspunt bij de aankoopbeslissing, is de BPM bij uitstek een instrument om de aankoop van zo milieuvriendelijk mogelijke auto's te stimuleren (de milieu-differentiatie van de BPM).

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): *We pleiten ervoor om de wisselstrook A1 bij Diemen meer uren per dag voor het verkeer open te stellen.*

Ik beraad mij momenteel over deze problematiek. Ik zal hierover overleg voeren met de regionale bestuurders en mij op de hoogte laten brengen van hetgeen bij de automobilisten aan wensen leeft.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): *We vragen de Minister een rapportage over de effecten van de korte termijn maatregelen op de files.*

Er wordt gewerkt aan een goed monitoringssysteem. Dit zal begin 1996 operationeel zijn. Op basis hiervan zal zo spoedig mogelijk in de Beleids-effectrapportage en in het MIT over de effecten worden gerapporteerd.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD) *Stroomlijnen en versoberen van planvorming procedures en besluitvorming met name ambtelijke verwerking inspraakprocedures (bijv. t.b.v. extra strook Hollandse Burg.*

Het verwerken en behandelen van inspraakreacties bij Tracé wetprocedures vereist de nodige zorgvuldigheid. Hiermee is enige tijd gemoeid. Versobering leidt ertoe dat de zorgvuldigheid van de procedure en draagvlak van het project in het gedrang komen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): *Spoorovergangsproblematiek. Wat doen we eraan en is dit genoeg?*

Het spoorwegveiligheidsbeleid wordt momenteel geactualiseerd; de spoorwegovergangsproblematiek maakt hier onderdeel van uit. In de loop van 1996 hoop ik de resultaten te kunnen melden. Voorshands heb ik voor 1996 specifiek voor dit vraagstuk fl. 44 miljoen in de begroting opgenomen. Over de concrete aanwending vindt nu overleg plaats.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Goederenvervoer.*

Wat zijn de ervaringen met de doelgroepstrook voor vrachtverkeer bij de Brienenoordbrug? Staan er nog meer doelgroepstroken in de planning?

De ervaringen met de vrachtauto-strook op de A16/Brienenoordbrug zijn zeer positief. In congestie-uren is voor de vrachtauto's sprake van enkele minuten tijdswinst ten opzichte van het overige verkeer. De strook wordt uitermate positief gewaardeerd, zowel door de betrokken chauffeurs als door de overige weggebruikers.

Nieuwe vrachtauto-stroken zijn voorzien op de A20 langs de Noordrand van Rotterdam, aansluitend op de vrachtauto-strook A16/Brienenoordbrug, en op de A50/A37 bij Nijmegen.

Op een groot aantal andere lokaties op het Hoofdwegennet worden op dit moment studies verricht naar de mogelijkheid van doelgroepstroken. Daarbij wordt er van uitgegaan dat deze stroken niet ten koste gaan van de bestaande wegcapaciteit. Ook in de lopende Trace/MER studies worden doelgroepvarianten onderzocht.

Vooralsnog ligt het accent op stroken voor vrachtauto's en bussen, omdat deze groepen op de weg gemakkelijk zijn te herkennen.

Op mijn departement is een nota doelgroepbeleid in voorbereiding, waarin ik nader in ga op de toepassingsmogelijkheden en criteria. In de loop van dit begrotingsjaar zal ik u daarover nader informeren.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Is de minister op de hoogte van ontwikkelingen op het gebied van*

*IVHS, intelligent vehicle-highway systems, en de intelligente snelheidsbegrenzer?*

IVHS uit de Verenigde Staten is, naast DRIVE en PROMETHEUS (Europa) en VICS (Japan), een van de belangrijkste programma's op het gebied van de ontwikkeling van toepassingen van "intelligentie" in voertuigen en infrastructuur. Mijn ministerie is op diverse niveaus op de hoogte van de ontwikkeling van dergelijke programma's. De Europese programma's worden door ons gesteund in bijvoorbeeld het vierde kaderprogramma. Het programma IVHS heet overigens tegenwoordig ITS (Intelligent Transportation Systems). Mijn ministerie is lid van de ITS organisatie.

De programma's kunnen beschouwd worden als organisaties waarbinnen een groot aantal, veelal samenhangende, projecten wordt uitgevoerd. Een van dergelijke projecten is inderdaad de intelligente snelheidsbegrenzer. In mijn op 26-10-1995 aan u gezonden antwoord op motie 22.100 nr. 31 heb ik aangekondigd alle mogelijke moeite te doen het onderwerp zo spoedig mogelijk in Europees verband op de (onderzoeks)agenda te krijgen. Het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie biedt kansen om hier een extra impuls aan te geven. Andere onderwerpen binnen deze programma's worden al toegepast in ons land. Zo treft de weggebruikers hoogwaardige verkeersinformatie aan op DRIP's op de autosnelwegen rond Amsterdam.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Mijn fractie lijkt het van belang dat het aantal transferia wordt uitgebreid, zowel aan de randen van steden als ook op grotere afstand van de stad (bij NS-stations, sneltram of metroverbindingen). Op deze manier worden de aanvoerwegen naar de steden minder belast. Hoe denkt de minister hierover?*

Transferia zijn van groot belang om vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Daarbij denk ik aan voorzieningen die een snelle en comfortabele overstap van de auto naar het openbaar vervoer mogelijk maken. Door de projectgroep Transferia zijn kwalitatieve eisen geformuleerd. Thans streef ik samen met vervoerders en andere overheden naar het realiseren van enkele

voorbeeld-transferia, zodat daadwerkelijke ervaring kan worden opgedaan. Een aantal haalbaarheids-onderzoeken zijn uitgevoerd. In Groningen is een eerste transferium gerealiseerd, volgend jaar zal het transferium Amsterdam Zuid-Oost volgen. Ik ga er vanuit, dat de komende twee jaar nog tenminste vijf voorbeeldprojecten tot stand kunnen komen.

Vraag van de leden **Van 't Riet** (D66) en **Rosenmüller** (GroenLinks): *Het aandeel van de trein in het openbaar vervoer gebruik baart ons ook zorgen. Uit het IME onderzoek blijkt dat de NS slechts een klein deel van de groei van de mobiliteit kan ontvangen in de toekomst, namelijk 17 miljard reizigerskilometers. Graag een reactie van de minister hierop?*

De Kamer heeft geciteerd uit het IME rapport en gesteld dat IME vindt dat de overeenkomst primair gericht is op verzelfstandiging en niet concreet aanstuurt op mobiliteitsbevordering. IME zegt daarover nog andere zaken. Daar kom ik zo op terug. Eerst herinner ik u aan de doelen die Wijffels en het kabinetsstandpunt hebben gesteld. Hoofddoel is beter openbaar vervoer. Dat gaat dus niet over de NS of de overheid, maar over het belang van de consument. Het eerste subdoel is het geven van maximale flexibiliteit aan bedrijven om hun markt goed te bedienen en aan de overheid om haar verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoerbeleid inhoud te geven. Het instrument bij dit doel is de ontvlechting. Het tweede subdoel is het bevorderen van de oriëntatie op de klanten en de efficiency.

Het instrument bij dit doel is het bevorderen van de oriëntatie op de klanten en de efficiency. Het instrument bij dit doel is concurrentie in de sector, zowel in het vervoer als bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur. Het gaat dus wel degelijk over de realisaties van het verkeers- en vervoerbeleid. IME stelt in dezelfde alinea terecht dat voor de continuïteit van NS volumegroei, in termen van reizigerskilometers, noodzakelijk is, naast efficiency verbeteringen. Verder vervolgt IME: Voor wat betreft de mobiliteitsbevordering lopen de belangen van NS derhalve

parallel aan de beleidsdoelstelling van de Rijksoverheid. Het zal u daarom duidelijk zijn dat IME vindt dat het proces dat wordt ingezet wel degelijk bijdraagt aan het overheidsbeleid. De overheid heeft daarbij taken op het gebied van marktordering, investeren en infrastructuur, contracteren en de orrendabele sector en overig flankerend beleid. De NS wordt in staat gesteld zich te ontwikkelen tot een efficiënt en slagvaardig bedrijf. NS gaat in zijn businessplan, gegeven de mogelijkheden in de markt zoals zij die thans zien, uit van 17 miljard reizigerskilometers in 2010.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Afgelopen jaar heeft D66 een motie ingediend over inhaalverboden voor vrachtauto's. Wat is de stand van zaken en wordt er nog uitgebreid naar zeer drukke wegen?*

Momenteel lopen proeven op twee drukke wegen te weten de A2 en de A50. Gelet op het experimentele karakter is het prematuur om nu al uitspraken te doen over de effecten. De experimenten worden omstreeks april 1996 afgerond, dit betekent dat ik u aansluitend in het voorjaar zal kunnen informeren over het verdere gebruik van inhaalverboden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *SMOV heeft geadviseerd om intelligente snelheidsbegrenzers in te voeren op alle auto's, 30-km gebieden in te stellen in woongebieden en invoering van een "keep your lane systeem" te overwegen. Wat is de mening van de Minister? (50). Is de Minister bekend met experimenten met een intelligente snelheidsbegrenzer in Duitsland? (43)*

Op 26 oktober heb ik u per brief geïnformeerd over mijn standpunt met betrekking tot de intelligente snelheidsbegrenzer. Daarin heb ik aangegeven dat er op dit moment nog te veel kennislacunes zijn om een oordeel uit te spreken. Wel heb ik toegezegd om inspanningen te plegen om dit onderwerp zo spoedig mogelijk op de Europese onderzoeksagenda te krijgen. Zo nodig zal ik hiervoor extra aandacht vragen tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie. De door de D66 fractie genoemde experimenten in Duitsland zijn mij

niet bekend, ik zal hier naar laten kijken. De mogelijkheden voor een "keep your lane systeem" is in 1993 in het kader van de "Evaluatienota Snelhedenbeleid 1992" nader onderzocht. Toen is van verdere initiatieven op dit punt afgezien onder andere vanwege het feit dat het wegennet en het vigerend Nederlands verkeergedrag zich niet lenen voor een dergelijk systeem. Het aangehaalde idee met betrekking tot invoering van 30km-gebieden in bewoonde gebieden wordt door mij van harte onderschreven, deze aanpak maakt daarom ook al enige jaren deel uit van het lopend beleid.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *In verschillende landen krijgen jongeren een voorlopig rijbewijs, dat na een jaar onder bepaalde criteria kan worden omgezet in een definitief rijbewijs. Graag een reactie van de Minister.*

De termijn voorlopig rijbewijs kan op velerlei manieren ingevuld worden. In andere Europese landen blijkt deze invulling ook sterk uiteen te lopen. In Nederland is het denken over een voorlopig rijbewijs tot voor kort gekoppeld geweest aan het voorstel voor een puntenstelsel. Bij de ontwikkeling van nieuwe instrumenten om de verkeersonveiligheid onder jongeren aan te pakken heb ik een voorkeur om te zoeken in het verlengde van bestaande wetgeving. Als voorbeeld wijs ik op educatieve maatregelen, die in 1996 geïntroduceerd worden vanwege alcoholmisbruik. Deze voorkeur komt vooral voort uit de wens de handhavingsproblematiek niet groter te maken dan deze al is. Aan een voorlopig rijbewijs, zoals gesuggereerd door de vragensteller denk ik niet.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Uit een onderzoek van de ANWB komt naar voren dat de basiskennis van de Wegverkeerswet van de gemiddelde Nederlander verontrustend laag is. Wij verzoeken de minister hierover een publieks-campagne te starten.*

Op dit moment ben ik in het kader van het nieuwe Meerjaren-programma Verkeersveiligheid bezig met een inventarisatie van de werkelijke problemen en achterliggende oorzaken van de tegenvallende ontwikkeling op het terrein van

de verkeersveiligheid. Indien blijkt dat de kennis van de verkeersdeelnemers inderdaad een probleem is dat leidt tot ongevallen, zal ik uiteraard gerichte actie plegen. Een publiekscampagne is dan zeer wel denkbaar.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Hoe ver zijn de onderzoeken naar de chipkaart? Is de ontwikkeling al ver genoeg om een experiment met de chipkaart in het OV te starten?*

Door het SAMOVE wordt een definitiestudie uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen voor het einde van 1995 bekend zijn. Verder wordt er al een aantal proeven in het openbaar vervoer met deze soort kaarten gedaan. Zoals bijvoorbeeld in Zwolle en in Asten. In Zwolle loopt een proef met een combinatie van een stadsbuslijn en parkeermogelijkheid in een parkeergarage. De chipkaart is goed ontvangen door de reizigers, maar het is nog te vroeg voor definitieve conclusies. In Asten is de zogenaamde Primeurkaart geïntroduceerd als betaalmiddel bij winkeliers; de kaart is ook te gebruiken in het streekvervoer. Ook dit onderzoek naar acceptatie door gebruikers loopt nog. Door NS is enige tijd geleden een proef uitgevoerd met als doel een aantal technische aspecten te beoordelen. Voorts is de Raad voor Verkeer en Waterstaat gevraagd advies uit te brengen ten aanzien van de rol van de rijksoverheid bij de ontwikkeling van een elektronisch vervoerbewijs. Tenslotte zal ik overleg voeren met de actoren in de bedrijfstak om naar verwachting in 1996 een plan van aanpak aan de Tweede Kamer te presenteren.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Is de minister het met mij eens dat het de voorkeur verdient uiteindelijk één toezichthouder over te houden voor het verkeer op de kabel?*

Het ligt voor de hand die taken te integreren van het toekomstige zelfstandige toezichtsorgaan voor telecommunicatie en post en het CvdM, die een grote overeenkomst vertonen. Een eventuele geforceerde samenvoeging op korte termijn is echter wat mij betreft niet aan de orde. Het kabinet zal de organisatie van het toezicht vanuit verschillende verwante wetten zoveel mogelijk stroomlijnen. Dat vereist nog enige

studie. Dan gaat het onder andere om toezicht vanuit de WTV, vanuit de Mediawet en vanuit de WEM.

Vraag van de leden **Van 't Riet** (D66), **Van den Berg** (SGP) en **Hofstra** (VVD): *Wanneer komt Relus?*

De besluitvorming over Relus spitst zich momenteel toe op de luchthavens Maastricht. Het kabinet heeft meer gegevens nodig over de ontwikkelingsmogelijkheden van deze luchthavens, met inbegrip van de geluidsaspecten. Daarna kan een verdere afweging plaatsvinden en kan een kabinetsbesluit genomen worden. Vervolgens zal Relus aan de Kamer worden toegezonden. Er wordt naar gestreefd Relus nog voor het Kerstreces aan de Kamer toe te zenden.

Vraag van de leden **Van 't Riet** (D66), **Stellingwerf** (RPF), **Hofstra** (VVD) en **Verkerk** (ADV): *Wordt bij de ontwikkeling van een integrale visie op de toekomstige luchthavens-structuur de kleine luchtvaart betrokken? Hoe zit het met de aanwijzing van de kleine luchthavens en de bepaling van geluidszones? Wordt Dinteloord ook als locatie meegenomen?*

Ik heb reeds aan de Kamer toegezegd dat de Integrale Beleidsvisie die het Kabinet begin 1997 aan de Kamer zal aanbieden de gehele luchtvaart, dus ook de kleine, zal betreffen. De wijze waarop en het detailniveau vormen op dit moment nog onderwerp van overleg tussen de betrokken departementen. De aanwijzingen die nu in procedure zijn, zijn gebaseerd op het huidige SBL en de daarin neergelegde integrale visie op de relatie tussen luchthavens onderling. De aanwijzingsprocedure bevat vele waarborgen voor zorgvuldig overleg zowel met bestuurders als omwonenden in de omgeving van de luchthavens. Daar is veel tijd mee gemoeid. De procedures moeten nu worden afgewikkeld om omwonenden en gebruikers van de luchthavens zekerheid te bieden. Het beleid voor de luchtvaart is neergelegd in het SBL, dat vorig jaar met instemming van de Kamer is verlengd. Een nieuw structuurschema is inmiddels in voorbereiding; de Relus (regionale luchthavens strategie)-nota vormt daarvoor de eerste aanzet; deze nota

zal de Kamer binnenkort worden voorgelegd. Indien de nut- en noodzaak-vraag in deze beleidsvisie positief wordt beantwoord, wordt in het zoekproces naar een geschikte locatie geen enkele locatie (zoals bijvoorbeeld Dinteloord) op voorhand uitgesloten.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Wil de Minister de markt voor telefonie al op 1 januari 1997 liberaliseren en kan deze vroege streefdatum worden gehaald?*

In mijn brief van 11 september aan de Kamer heb ik uiteengezet waarom niet eerder dan op het tijdstip waarop de nieuwe wet in werking treedt de spraaktelefoon dienst kan worden geliberaliseerd. In mijn standpunt hieromtrent is geen wijziging gekomen.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *De fractieleiden van D66 spreken hun zorg uit over de vertraging in het wetgevingstraject betreffende de liberalisering van de WTV.*

Aan de algehele herziening van de WTV wordt met voortvarendheid gewerkt. Zoals ik heb toegezegd zal ik de Kamer in december een uitgangspuntennotitie doen toekomen betreffende de nieuwe WTV. Het wetsvoorstel zal in het najaar van 1996 voor advies naar de Raad van State worden gestuurd zodat de nieuwe wet op 1 januari 1998 en zo mogelijk een paar maanden eerder in werking kan treden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Hoe gaat het met de verzelfstandiging aan de Directie Toezicht Netwerken en Diensten? Is deze nu in staat om interconnectie-overeenkomsten te toetsen en wanneer komt het toegezegde wetsvoorstel dat het onafhankelijk toezicht regelt?*

Binnen het departement wordt voortvarend gewerkt aan de vorming van een onafhankelijk toezichthoudend orgaan. Ik verwacht in december een nota met uitgangspunten voor de ZBO-vorming aan de Tweede Kamer te kunnen aanbieden. Medio 1996 kan de Kamer een wetsvoorstel tegemoet zien, waarbij ik er naar streef dat het zelfstandige toezichtsorgaan per 1 januari 1997 functioneert.

Wat interconnectie-overeenkomsten betreft: in de huidige wetgeving is toetsing alleen aan de orde in het kader van geschilbeslechting. Een toetsingsrecht anders dan op klacht bestaat er nu niet.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Gaat de TACT (de Tijdelijke Adviescommissie Telecommunicatie en Post) haar adviezen over de kabel afstemmen met de commissie Ververs die door staatssecretaris Nuis is ingesteld?*

De taakopdracht aan de TACT is het adviseren van de minister van verkeer en waterstaat bij toezichtsbeslissingen op het gebied van post en telecommunicatie, in het bijzonder als substantiële belangen van KPN in het geding zijn. Zoals u weet vindt tussen de ministeries van OCW, EZ en V&W nog overleg plaats over de vraag of op korte termijn, in aanvulling op de Wet Economische Mededinging toegang tot de kabel nog specifiek moet worden geregeld en hoe het toezicht daarop moet plaatsvinden. Op de uitkomst van die discussie wil ik nu niet vooruitlopen. Wat de commissie Ververs betreft, deze commissie gaat de heer Nuis adviseren over beleidsopties voor de vormgeving van het publieke omroepbestel na de huidige concessieperiode. Die taak verschilt zo veel van de taak van de TACT (advisering over concrete toezichtsbeslissingen), dat afstemming in advisering van beide commissies niet in de rede ligt.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *Wanneer komt de Minister met de nota naar aanleiding van het verslag betreffende de interimwetgeving?*

Zoals ik de Kamer had toegezegd wordt de nota naar aanleiding van het verslag nog deze maand (november) aan de Kamer toegezonden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): *De fractie van D66 wil op voorhand de garantie dat de interimwet niet onverkort wordt opgenomen in de afgeheel gewijzigde WTV.*

Bij het opstellen van de interimwetgeving moest noodgedwongen worden aangesloten bij de huidige structuur van de WTV. De nieuwe WTV zal worden gebaseerd op

nieuwe uitgangspunten die zullen leiden tot een meer doorzichtige en systematische eenvoudiger wet. De interimwet zal niet in de nieuwe WTV worden geschoven.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): *Welke mogelijkheden ziet de minister ten aanzien van ecologisering van de belasting op haar beleidsterrein.*

Ecologisering hoeft inderdaad niet alleen beperkt te worden tot het fiscale stelsel.

Voor het zomerreces 1996 zal een plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer aan de Tweede Kamer toegezonden worden. Hierin zullen de maatregelen beschreven worden, die tot kwaliteits-, efficiency- en milieutechnische verbeteringen zullen leiden voor alle modaliteiten. Hiermee zullen minder milieu-belastende vormen van vervoer mogelijk worden.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): *Welk departement (V&W, VROM, EZ) heeft het voortouw bij kustlocaties? Dit in relatie tot kustverdediging.*

Kustlocaties kunnen een bijdrage leveren aan de toenemende vraag naar ruimte in ons land. Dat geldt met name voor de Randstad en voor de ruimtebehoefte in de 21e eeuw. Afwegingen met betrekking tot het gebruik van de ruimte worden in eerste instantie door de minister van VROM gemaakt. Vanzelfsprekend worden daarbij ook andere departementen betrokken. Mijn departement zal dan vooral letten op aspecten die de kerntaken van V&W raken: zoals mobiliteit en infrastructuur, kustlijn- en waterbeleid.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66) en **Stellingwerf** (RPF): *De heren Van Waning en Stellingwerf spreken hun waardering uit voor het maritieme beleid. De heer Van Waning vraagt bovendien om een jaarlijks overzicht van in- en uitvlaggende schepen en rederijen.*

De heer Van Waning stelt vast dat er vaart zit in zowel het zeescheepvaartbeleid als in het zeehavenbeleid. Ook de heer Stellingwerf liet zich in gelijke bewoordingen uit. Ik dank beiden voor hun positieve waardering. Ik zal mij blijven inzetten de vaart in het maritieme beleid te houden. Het door de heer Van Waning gevraagde overzicht van in-

en uitvlaggende schepen en rederijen zal ik de Kamer toezenden, zodra de eerste effecten van het nieuwe zeescheepvaartbeleid zich gaan aftekenen. Ik ben er niet zeker van dat dit al voor de volgende begroting mogelijk is, maar ik zal proberen rekening te houden met zijn verzoek.

Over het zeehavengebied overleggen wij binnenkort afzonderlijk. Met hem ben ik het eens dat het inderdaad gaat om versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Reactie op bericht EEA (Europees Milieu Agentschap).*

Uit de evaluatie van het vijfde Milieuactieprogramma van de Europese Unie komt een aantal knelpunten naar voren, onder andere met betrekking tot het personen- en goederenvervoer. Het is in eerste instantie een zaak voor de Europese Commissie om hierop te reageren.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Heeft Verkeer en Waterstaat een calamiteitenplan als verkeers- en vervoerstoringen optreden als gevolg van vergaande automatisering en informatisering?*

De geautomiseerde systemen die Verkeer en Waterstaat inzet voor de mobiliteitsgeleiding worden zodanig uitgevoerd dat bij storingen, uitval enzovoorts de functies van de systemen worden overgenomen door zogenaamde "back-up"-systemen. De stroomvoorziening is doorgaans veilig gesteld door de beschikbaarheid van noodstroomvoorzieningen.

Vanzelfsprekend kennen de meest vitale systemen het hoogste niveau van beveiliging tegen calamiteiten.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Overigens, hoe moeten we de opmerking van de Minister in het Dagblad Tubantia van 12 oktober j.l. begrijpen waar zij toegeeft dat haar poging om de noordtak te schrappen actief te noemen is? De noordtak zal toch aangelegd moeten worden, maar ondertussen heeft dit onderdeel van de Betuwelijn geen rol gespeeld in de macro-economische afweging van de Betuwelijn. Kortom, er is naar onze mening sprake*

*geweest van een onvolledige afweging.*

De Commissie Hermans heeft de suggestie gedaan om het deel van het vervoer dat voorzien is afgewikkeld te worden via de noordtak, via de route Emmerich-Oberhausen naar het noorden en oosten te voeren. Dit is door mij besproken met collega Wissman. Zijn reactie is zo is u bekend is was niet positief. Daarom zal de voorbereiding van de noordtak conform de wens van de Kamer ter hand worden genomen.

Bij de binnenkort te starten planstudie zal een nadere detaillering van de vervoerwaarde worden uitgevoerd.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Wat vindt de minister van de suggestie om fietspaden in de bebouwde kom hoger aan te leggen dan de rijweg? Ik realiseer me dat dit vooral gemeentelijk beleid betreft, maar gelet op het belang dat wij hechten aan verkeersveiligheid en de negatieve ontwikkelingen op dit punt, denk ik dat hier toch sprake blijft van een gezamenlijke verantwoordelijkheid.*

Ik ben met u van mening dat in stedelijk gebied de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid en de aanleg en uitvoering van de fietsvoorzieningen bij de wegbeheerder ligt.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Het collectief autogebruik, ofwel het Gedeeld Autobezit, heeft de sympathie van de regering. De minister schrijft in de toelichting op de begroting dat initiatieven van grote organisaties en bundeling van kleinschalige initiatieven worden gestimuleerd. Toch moet de goedkopere deelauto het voorlopig nog afleggen tegen de auto in particulier bezit. Denkt de minister er over om via fiscale of andere maatregelen de deelauto aantrekkelijker te maken? Er rijden nog veel auto's nagenoeg leeg rond.*

Ik denk inderdaad positief over Gedeeld Autobezit. Voor het bevorderen daarvan is een aantal maatregelen denkbaar. De Werkgroep Vergroening onder leiding van het Ministerie van Financiën beziet de mogelijkheden van fiscale maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer, die een

potentieel gunstig milieu effect hebben. In dat kader wordt door deze werkgroep nu ook gestudeerd op de mogelijkheden van het fiscaal aantrekkelijk maken van de deelauto en de huurauto. De werkgroep verwacht begin 1996 hierover te rapporteren.

De financiële prikkel is slechts een van de aspecten die deelname aan dergelijke projecten stimuleert. Om Gedeeld Autobezit verder te stimuleren is mede op mijn initiatief de Stichting voor Gedeeld Autobezit opgericht.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Welke maatregelen denkt de minister te kunnen nemen om tot transportbeperking in de produktieketens te komen?*

Zoals ik gisteren, tijdens de behandeling van het MIT, al heb betoogd, hebben we gekozen voor een vrije markteconomie, Europese integratie via de EU en vrije wereldhandel (WTO). Dat levert grotere handelsstromen en meer vervoer op.

Wij proberen onze positie als spin in het net van het internationaal handelsverkeer (Nederland Transport- en Distributieland) te behouden. Maar niet ten koste van alles. Een duurzaam transportsysteem staat daarbij voorop.

Stimulering van spoor, binnenvaart, intermodaal vervoer en kustvaart staan in mijn beleid centraal. Acties zal ik, zoals toegezegd, in het actieplan Flankerend Beleid Goederenvervoer uitwerken. Ook aan de prijsverhouding tussen de verschillende modaliteiten wordt gewerkt ten gunste van spoor en binnenvaart. Vanwege de concurrentiepositie van het wegvervoer vindt dit in internationaal kader plaats, waar mogelijk met de EU, maar zodanig met gelijkgestemde (buur)landen.

Dit beleid is er mede op gericht om de externe kosten door te berekenen om zodoende de vervoersstroom af te wikkelen over minder "schaarse" infrastructuur met minder milieugevolgen.

Ik zal een analyse uitvoeren van de produktie- en transportketens om te onderzoeken in hoeverre produktie en transport in samenhang bezien,

tot een efficiënt produktie-, consumptie- en transportsysteem kan leiden.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *De voorbereidingen van de Betuweroute zijn in volle gang. Toch lijkt de opstelling van de deelstaat Nordrhein-Westfalen voor complicaties te zorgen. De Duitsers willen het goederenvervoer met name afhandelen via de noordelijke en zuidelijke aftakking. Rheinland-Westfalen lijkt in ieder geval buiten de stad Emmerich heen te willen. Welke gevolgen hebben deze ontwikkelingen voor het project? Is de bevestiging van haar Duitse collega Wissman dat de overgang bij Emmerich gewoon doorgaat voor de Minister voldoende om verder te gaan met de voorbereidingen?*

Ik zie geen complicaties in de opstelling van Nordrheinland-Westfalen. In de Vereinbahrung met Duitsland is in 1992 reeds overeengekomen dat een deel van het vervoer zal worden afgehandeld via de noordelijke en zuidelijke grensovergangen. De omleiding om de stad Emmerich die in studie is sluit aan op de bestaande lijn op Duits grondgebied en heeft geen gevolgen voor de ontwikkeling van het project. De bevestiging van Minister Wissman was en is duidelijk en voldoende.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Wat doet de minister voorts met de Duitse wens om de Betuwe-lijn geschikt te maken voor gestapeld vervoer van containers? Als er dan toch nog nadere berekeningen moeten worden uitgevoerd dan zouden wij ervoor willen pleiten om ook de Noordtak daarbij alsnog te betrekken.*

Sommige afdelingen van de Duitse Spoorwegen pleiten er voor in de toekomst het vervoer van gestapelde containers mogelijk te maken. De Duitse regering heeft laten weten dat dit kostbare aanpassingen aan de infrastructuur vereist. Voor de Betuweroute betekent dit evenwel dat op korte termijn besloten moet worden of de in het tracé opgenomen tunnels en viaducten aan de hiervoor vereiste hoogte moeten worden aangepast; aanpassing in een later stadium is niet mogelijk. Daar wordt momenteel een studie naar uitgevoerd. De Noordtak speelt

hierbij vooralsnog geen rol en wordt ± zoals gezegd ± aan een aparte planstudie onderworpen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Hoe gaat de Minister om met regionale bijdragen voor wat betreft infrastructurele werken.*

Voor projecten groter dan 25 miljoen wordt per project een beschikking genomen, op basis van de regelgeving in Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De projecten kleiner dan 25 miljoen zijn ondergebracht in een Gebundelde Doeluitkering die op basis van een verdeelformule wordt verstrekt. Met ingang van 1 januari 1996 (wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds) wordt de Gebundelde Doeluitkering aan BON-regio's dan wel provincies verstrekt.

Vraag van het leden **Stellingwerf** (RPF) en **Rosenmöller** (GroenLinks): *Dreigt de uitspraak °dat binnen de dubbele doelstelling mogelijk is de grenzen aan de geluidsbelasting op Schiphol tot 2003 te handhaven° door de laatste cijfers en prognose achterhaald te worden? Zijn de 40/44 mln. passagiers al in 2003 bereikt door de groei van de KLM van 3 naar 5 blokken?*

De laatste cijfers wijzen inderdaad op een sterke groei op Schiphol. Deze snelle groei is echter in belangrijke mate gebaseerd op een aantal incidentele factoren, die in de komende jaren zullen zijn uitgewerkt dan wel zich zelfs mogelijk in tegenovergestelde richting zullen voordoen.

De actie van de KLM m.b.t. het blokkensysteem zal naar verwachting worden gevolgd door concurrenten (Swissair/Sabena op Brussel en Lufthaven op Frankfurt).

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Nederland is bereid zich in te spannen voor internationale introductie van een kerosineheffing en afschaffing van de BTW-vrijstelling. Wij krijgen onderhand de indruk dat deze jaarlijks terugkerende afspraken, hoe goed ook bedoeld, niets betekenen. Ik zou de minister willen vragen wat er dan toch moet gebeuren om dit dossier ooit met succes op de internationale agenda te krijgen.*

De indruk dat die uitspraken over de Nederlandse inspanningen niets betekenen is niet juist. Ik wil er bijvoorbeeld op wijzen dat zowel mijn collega De Boer als ikzelf de kwestie in de Raad van de EU aan de orde hebben gesteld. In de Transportraad van september heb ik het Nederlandse standpunt uiteengezet volgens de lijn van de nota Luchtvaart en Luchtverontreiniging (LuLu) van juni jl. Die lijn is dat we voorstander zijn van wereldwijde maatregelen en dat maatregelen in EU verband overwogen kunnen worden als de concurrentiepositie van de EU luchtvaart niet wordt aangetast. Ik heb de Commissies gevraagd om de Transportministers snel te betrekken bij initiatieven op dit vlak. Verder zijn we van plan om dit onderwerp indringend aan de orde te stellen tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU begin 1997. De voorbereiding daarvan is al gestart. Ook op mondiaal niveau, in de ICAO zijn we actief op dit punt. We maken ons er sterk voor, samen met enkele Scandinavische landen, dat er in ICAO verdere studie naar heffingen komt. Eind 1995 wordt dit beslist.

We doen dus alles wat binnen onze mogelijkheden ligt. Een feit is echter dat veel landen, ook in de EU, vooralsnog weinig in dergelijke fiscale maatregelen voor de luchtvaart zien.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): *Hoe gaat de minister de knoop ontwarren dat meer werk met minder mensen moet worden uitgevoerd?*

Bij het invullen van de regeer-accorderaakstellingen werden de grenzen zichtbaar. Voor de invulling van de regeeraccorderaakstellingen is gekozen voor efficiency-maatregelen op de apparaats-uitgaven (jaarlijks 0,7% cumulatief). Het restant van de taakstelling is elders binnen de begroting gevonden. Verder geldt voor de extra opgedragen taken bij Verkeer en Waterstaat dat opvang binnen de begroting niet langer mogelijk is, zonder dat programma-uitgave worden aangetast.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *Er is sprake van een grote daling in investeringen in vaarwegen*

*als gevolg van het aflopen van de investeringsimpuls. Maar is voortzetting van die impuls niet zonder meer nodig, gelet op de doelstelling van het bevorderen van de omslag van wegvervoer naar vervoer over water? Wil de minister aan dit aspect aandacht besteden in het toegezegde plan van aanpak voor het flankerend beleid goederenvervoer?*

Voor het stimuleren van de omslag van wegvervoer naar binnenvaart is ondermeer het op peil houden van de vaarwegbudgetten een belangrijke voorwaarde. Hieraan zal in het plan van aanpak voor het flankerend beleid goederenvervoer zeker aandacht worden geschonken.

Vraag van de leden **Van den Berg** (SGP) en **Rosenmöller** (GroenLinks): *Wat ziet de minister als verklarende factoren voor de trage voortgang op weg naar de vastgestelde en vast te houden streefbeeld in het SVV-II? Zou een van die factoren niet zijn gelegen in de prijsverhouding tussen openbaar vervoer en auto, waarvan niet duidelijk zichtbaar wordt dat die in het voordeel van de eerste uitvalt?*

De verhouding tussen de gemiddelde brandstofprijzen voor personenauto's (als belangrijkste element van de variabele autokosten) en het gemiddelde openbaar vervoertarief, heeft zich in het begin van de jaren negentig relatief ongunstig ontwikkeld ten aanzien van het openbaar vervoer. Ondanks aanzienlijke accijnsverhogingen (kwartje voor Kok) heeft de verhouding zich ongunstig ontwikkeld door enerzijds de dalende olieprijs, waardoor de pomprijs minder steeg dan verwacht, en anderzijds de stijging van de openbaar vervoertarieven. Door de gematigde tariefsverhogingen bij het openbaar vervoer in 1995 en 1996 en de verhoging van de accijnzen in 1994, alsmede de indexatie van de accijnzen op motorbrandstoffen ingaande 1 januari 1996, verandert de verhouding tussen de gemiddelde brandstofprijzen voor personenauto's en de tarieven van het openbaar vervoer sinds 1994 niet wezenlijk.

Het Kabinet onderkent het belang van een evenwichtige kostenontwikkeling voor de gebruiker van het autoverkeer en openbaar vervoer. De prijsverhouding tussen de auto

en het openbaar vervoer is echter slechts één ± maar zeker niet het ± doorslaggevend middel om de keuze van de vervoerswijze te beïnvloeden.

Door de verzelfstandiging van de NS en geleidelijke verzelfstandiging van de stad- en streekvervoerbedrijven, neemt de invloed van de rijksoverheid op de tarieven in de komende jaren overigens af.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *Acht de minister de streefbeeld en het SVV-II nog steeds haalbaar?*

Uit de Beleidseffect rapportage 1994 van mijn ministerie blijkt, dat de streefbeeld voor de groei van het aantal personenautokilometers nog steeds haalbaar zijn. Dit vraagt echter wel om een daadwerkelijke implementatie van het voorgenomen beleid, bestaande uit een breed pakket aan maatregelen, zoals in het SVV is voorgesteld.

De reizigerskilometers van het openbaar vervoer in de jaren 1991±1994 sluiten nog niet aan bij de gewenste, selectieve, groei van het openbaar vervoer in de periode 1995±2000. Met het in gang gezette beleid t.a.v. NS en het stads- en streekvervoer is het streefbeeld haalbaar. Hierbij speelt een belangrijke rol dat in de jaren 1996±1998 een groot aantal uitbreidingen van de infrastructuur voor het openbaar vervoer tot kwaliteitsverbetering zullen leiden met name bij NS op de belangrijkste corridors.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *Graag reactie op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (fietsbeleid).*

Pas onlangs heb ik het advies aangeboden gekregen van de Raad op dit moment bestudeer ik het advies en beraad mij op de wijze waarop ik de aanbevelingen in mijn beleid kan betrekken.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *Wil de minister maatregelen nemen ten einde capaciteitsbeheersing in de tankvaart te bevorderen? Wil de minister op nationaal niveau een plan van aanpak overwegen?*

Op dit moment wordt er in Brussel overleg gevoerd over het entameren van een Europese gecoördineerde sloopregeling, voor de jaren 1996±1997±1998, als onderdeel van een totaal pakket van maatregelen, waaronder liberalisering van de totale markt en wijziging van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het spoor, over de weg en over binnenwateren. Het pakket wordt in een van de komende Transportraden besproken. Dit beleid wordt door mij krachtig gesteund. Onlangs heeft de Europese Unie 5 miljoen ECU ter beschikking gesteld voor de sloop van schepen die thans op de wachtlijst staan. Naar verwachting komt 1,5 miljoen ECU hiervan ter beschikking van de tankvaart. Nationaal wordt een aantal regelingen uitgewerkt in het kader van het flankerend en stimulerend beleid. Zo zijn de bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart, de subsidieregeling vaarwegaansluitingen binnenvaart en de subsidieregelingen samenwerkingsverbanden nagenoeg gereed. Van deze regelingen kunnen uiteraard ook de tankvaart-ondernemers gebruik maken. Enkele potentiële samenwerkingsverbanden ten behoeve van de tankvaartsector hebben zich reeds gemeld. Tenslotte wijs ik ook in dit verband op het plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer. Nationale capaciteitsmaatregelen zijn gelet op de vigerende Europese sloop- en oud-voor-nieuwregeling thans niet mogelijk.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *Kan de minister mededelingen doen over de voortgang van het met IPO en VNG te sluiten convenant inzake decentralisatie van het verkeer en vervoersbeleid? Waar zit het uitblijven van het convenant op vast?*

Het concept-convenant wordt a.s. vrijdag in de ministerraad besproken. Spoedig daarna zal de ondertekening van een Intentieverklaring plaatshebben, waarbij de betrokken partijen zich bereid verklaren om het concept-convenant bij hun achterban te verdedigen. Ik hoop ook met u op korte termijn over het concept-convenant van gedachten te kunnen wisselen. Na accoordbevinding van de achterbannen zal het definitieve convenant kunnen worden getekend.

Met het concept-convenant is een nadere uitwerking gegeven aan het in januari van dit jaar met de betrokken partijen gesloten akkoord op hoofdlijnen. Die nadere uitwerking heeft betrekking op de onderdelen planstructuur, openbaar vervoer, infrastructuur, personele consequenties en facilitering. Inmiddels is ± ter uitvoering van het akkoord op hoofdlijnen ± een wijziging van de amvb Infracfonds waarbij de gebundelde doeluitkering voor kleinere infrastructuur naar de provincie wordt gedecentraliseerd, met positief advies terug van de Raad van State en zal op 1 januari 1996 in werking treden. Een partiële wijziging van de Wet Personenvervoer waarbij het interlokaal openbaar vervoer wordt gedecentraliseerd naar de provincie, wordt binnenkort voor advies naar de Raad van State gezonden.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): *In hoeverre wordt in de procedure (het opstellen van een beleidsvisie voor de luchthaven infrastructuur) voorzien in een milieu-effect-rapportage, zoals voorgesteld door de Stichting Natuur en Milieu?*

Bij het opstellen van een integrale visie voor de luchtvaart en de daarbij behorende infrastructuur zijn de milieu-effecten van eventuele beleidsmaatregelen een belangrijke invalshoek. Ze maken dan ook uitdrukkelijk deel uit van het onderzoek dat voorafgaat aan de integrale visie.

Wanneer de integrale visie eventueel uitmondt in een PKB, zal een milieu-effect-rapportage vanzelfsprekend onderdeel uitmaken van de procedure.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV) *Door de werkgroep vergroening van het fiscale stelsel is aangegeven dat de onbelaste kilometervergoeding voor dienstreizen met de eigen auto omlaag kan. Ik ben er dan ook voorstander van dat de automatische koppeling van deze vergoeding aan de stijging van de openbaar vervoer tarieven in het woon-werkverkeer wordt losgelaten en overwogen wordt alleen nog de variabele kosten onbelast te laten. Graag een reactie hierop.*

De werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel heeft in haar eerste rapportage, die ook aan de leden van de Tweede Kamer is gezonden, bij de aanbevelingen aangegeven, dat zij er voorstander van is de koppeling tussen het belastingvrije deel van de autokilometervergoeding van het reiskostenforfait los te laten. Ook heeft ± een meerderheid van ± de werkgroep gesteld er voorstander van te zijn het belastingvrije deel te koppelen aan een bedrag gebaseerd op de variabele rijkosten en een deel van de vaste kosten, waarbij ca. 70% van de vaste kosten in het normbedrag wordt vergoed. De huidige 59 cent per kilometer is daarbij als basis genomen. Mocht het te berekenen nieuwe normbedrag lager uitkomen, dan wordt voorgesteld de huidige 59 cent te bevriezen tot de nieuwe situatie is bereikt, waarna dit normbedrag jaarlijks aangepast wordt aan de ontwikkeling van de autokosten zelf.

De Werkgroep zal deze voorstellen verder uitwerken ten behoeve van de volgende rapportage welke begin 1996 gereed zal zijn. Gezien de samenhang van het totale pakket van maatregelen dat gezien wordt en de onderlinge directe relatie tussen de afzonderlijke onderdelen, acht ik een reactie op de afzonderlijke onderdelen thans prematuur.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Kan de minister ons inlichten over de loskoppeling van de bedrijfs-eenheden? Ik krijg de indruk dat de taakorganisatie zwaarder wordt dan ten tijde van de commissie Wijffels was afgesproken. Wat is hier de oorzaak van? Zal dit meerkosten met zich mee brengen?*

De taken van de taakorganisatie zijn grosso modo dezelfde als voorgesteld door de commissie Wijffels. De berekeningen die door de commissie zijn gemaakt over het volume wijken af van de cijfers in de NS business-plannen.

Dit was mede aanleiding om McKinsey te vragen dit te toetsen. De belangrijkste reden van het verschil is een verbeterd inzicht in de concrete uitwerking van de taken, efficiency-winst, volumeontwikkelingen en prijspeilontwikkelingen, aldus McKinsey. De commissie Wijffels ging uit van 1125 mln. in 1990. De contracten gaan uit van 1281 mln indicatief voor RIB, 150 voor

Verkeersleiding en 20,2 mln voor Railned.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Ik zou de minister willen voorleggen een Meerjarenprogramma Automobilititeit te ontwikkelen. Dat kan de problematiek weer op scherp stellen en het dwingt ons tot het stellen van prioriteiten en posterioriteiten.*

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is opgezet om jaarlijks alle beleidsvoornemens op het gebied van verkeer en vervoer te behandelen en om de samenhang te laten zien. Daarin wordt ook het vraagstuk van de automobilititeit behandeld; de bestrijding van de congestie is vertaald naar de MIT-programma's. Het opzetten van afzonderlijke meerjarenprogramma's zou mijns inziens juist de samenhang verbreken en is daarom niet wenselijk.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Alleen noodzakelijk verkeer toestaan. Concreet vraagt dat een verregaande variabelisatie van de autokosten, het stimuleren en desnoods afdwingen van vervoersmanagement en het creëren van een afgewogen OV-systeem. In dit verband is te overwegen het vervoersmanagement fiscaal aantrekkelijker te maken. Hoe staat de minister hier tegenover?*

Ik sta positief ten opzichte van het vervoersmanagement. Om het vervoersmanagement te stimuleren is een aantal instrumenten beschikbaar, waarvan het fiscale instrument er een is. Ook het bestaande fiscale stelsel kent reeds een aantal maatregelen om het vervoersmanagement te bevorderen. Het gaat hierbij om zaken als de gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto, de carpoolregeling en het bedrijfsvervoer. In overleg met de Minister van Financiën wordt door de zogenoemde werkgroep Vergroening Belastingstelsel gezien in hoeverre een verdere optimalisering van het bestaande belastingstelsel op dit gebied mogelijk is.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Uit gemeentelijke hoek komt voortdurend de klacht dat de parkeernormen van het Rijk onvoldoende recht doen aan regionale en lokale omstandigheden. Wanneer bijvoorbeeld een*

*locatie in de nabijheid van een NS-station is aangewezen als B-locatie en vervolgens het aantal treindiensten wordt verminderd staat een gemeente vaak machteloos. De parkeernorm blijft onveranderd, waardoor het ook steeds moeilijker wordt met marktpartijen afspraken te maken. Onderkent de regering dit probleem? Is het mogelijk meer op de specifieke situatie in te spelen?*

Het is bekend, dat de gemeenten aan de ene kant de vrijheid willen hebben ten aanzien van de parkeernormen, die in het kader van het Locatiebeleid zijn gesteld, maar aan de andere kant de onderlinge concurrentie vrezen.

Op 31 augustus 1995 heb ik met de Vaste Commissie gesproken over het Parkeren op het eigen terrein en de overmaat, die daar is ontstaan als gevolg van de minimumeisen in het verleden. Ik heb toen ook gezegd streng te zullen vasthouden aan de parkeernormen. Anders worden de problemen in de toekomst alleen maar groter. Ook wordt zo onderlinge concurrentie voorkomen. Naast deze strenge lijn voor het eigen terrein, kan ik mij situaties voorstellen, die flexibiliteit nodig maken, als het gewenste bereikbaarheidsprofiel ontbreekt. In dat geval kunnen oplossingen worden gezocht om tijdelijk extra publieke parkeergelegenheid in de omgeving te realiseren. Zo houdt de gemeente het sturend parkeerbeleid in eigen hand.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Aandacht voor de introductie van een zogenaamde mobiliteitspas. In hoeverre is dit experiment van de provincie Zeeland op nationaal niveau uitvoerbaar?*

Het is een goed initiatief van de provincie Zeeland, dat ik waar mogelijk zal ondersteunen. Het is nog te vroeg om een uitspraak te kunnen doen over een mogelijke nationale invoering.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *In hoeverre is het mogelijk de voorlichting meer systematisch aan te pakken?*

Voorzover mogelijk wordt de voorlichting over verkeersveiligheids- onderwerpen al systematisch opgepakt. Ik denk daarbij aan de campagnes aan het begin van elk

schooljaar en de alcoholcampagne. Voorlichting is echter geen op zichzelf staande activiteit. Op regionaal niveau wordt voorlichting en handhaving al vaak door de regionale partners afgestemd. Voorlichting door de rijksoverheid is bij dit alles meer ondersteunend van aard. Ik weet dat verschillende regionale organen voor de verkeersveiligheid praten over verbetering van de onderlinge samenwerking. Ik juich dat toe.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Gemeenten en provincies. De heer Schutte vraagt zich af of de in gang gezette decentralisatie-operatie niet tot te veel versnippering van kennis en kwaliteit leidt en of de problemen wel op het juiste niveau worden opgelost. Hij gaat ervan uit dat de Kamer nog invloed van betekenis kan uitoefenen op de nieuwe verantwoordelijkheidsstructuur.*

Het verkeers- en vervoerbeleid moet op drie bestuursniveaus tot stand komen. De provincies en gemeenten spelen daarin inderdaad een belangrijke rol. Bij de provincie denk ik dan vooral aan een schakelfunctie tussen Rijk en gemeenten, terwijl veel beleid met name op het gemeentelijke niveau tot daadwerkelijke uitvoering moet komen. Het verkeers- en vervoerbeleid van de drie bestuursniveaus hangt sterk met elkaar samen, is van elkaar afhankelijk. Bij de uitwerking van het hoofdlijnenakkoord dat ik begin dit jaar sloot met BiZa, IPO en VNG (de Kamer heb ik daarvan bij brief van 16 februari 1995 op de hoogte gebracht) is de samenwerking en afstemming tussen de verschillende overheden dan ook het leidend beginsel geweest. Onderdeel daarvan zal zijn een betrekkelijk ingrijpende herverdeling van taken en bevoegdheden. De discussie daarover is op dit moment nog in volle gang. Uiteraard zal bij de uiteindelijke bestuurlijke ordening in de overwegingen worden betrokken dat kennis en kwaliteit niet versnipperd mogen worden. Die kennis en kwaliteit is reeds op de verschillende bestuursniveaus aanwezig en de te kiezen bestuurlijke structuur zal zodanig moeten zijn dat die versterkt worden. Met het oog daarop is in de gesprekken met VNG en IPO ook sprake van een op te zetten

kenniscentrum waarin bundeling kan plaatsvinden. VNG en IPO vragen om extra financiële middelen met name voor kleine infrastructuur. Ik heb ze verzocht om deze vraag nader te onderbouwen. Ik verwacht dan wel een harde onderbouwing, dat wil zeggen een overzicht van uitvoeringsgerede projecten die in 1996 en 1997 gerealiseerd kunnen worden als de rijksbijdrage verhoogd zou worden. Met VNG en IPO heb ik afgesproken dit vervolgens te evalueren. Wat de invloed van de Kamer betreft op het te sluiten convenant zeg ik u toe het conceptconvenant op zeer korte termijn aan u toe te zenden. Ik hoop met de Kamer daarover op korte termijn van gedachten te kunnen wisselen.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *Het tweede Pakket investeringen mag mijns inziens niet in gevaar komen door een gebrek aan structurele middelen. Temporiseren van projecten zal zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Ik vraag me af of er voor de toekomst wat dat betreft voldoende middelen zijn gereserveerd.*

In de planperiode van het MIT ('96±'00) zijn er voldoende middelen gereserveerd om het haalbare bouwtempo te realiseren. In deze periode zal juist veel inspanning moeten worden verricht om herhaling van de onderuitputting te voorkomen. De omvang van de jaarlijkse totale middelen, het pakket na 2000 en daarna het tempo van uitvoering daarvan, is mede afhankelijk van de besluitvorming over het voortzetten van de investeringsimpuls.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): *De NS gaat er nog steeds voor. Toch zal de efficiency en klantgerichtheid van NS moeten groeien wil de NS de zelfstandigheidsdoelstelling waarmaken. Het onlangs verschenen rapport was weliswaar positief op dit punt, maar toonde ook aan dat een aantal cruciale vragen niet is beantwoord. Ik ben niet gerust over de concurrentiekracht van NS om de strijd met de auto aan te kunnen gaan. Ook over de toekomst van de onrendabele lijnen moet mijns inziens meer duidelijkheid komen. Zijn de middelen die hiervoor in de begroting zijn opgenomen wel voldoende? Wordt in overleg met*

*stads- en streekvervoer een gezamenlijke aanpak uitgewerkt? In hoeverre kan de staat als aandeelhouder van NS hierin sturend optreden?*

De vraag valt uiteen in drie deelvragen.

1. Zijn de middelen die voor de onrendabele lijnen zijn opgenomen wel voldoende?

In de begroting is voor de contractsector voor de jaren 1995±2000 de navolgende reeks gereserveerd:

1995	1996	1997	1998	1999	2000
0	10	25	40	60	80

Of deze middelen toereikend zijn valt op dit moment niet met zekerheid te zeggen. Dit hangt samen met de wijze waarop de contractsector tot stand komt. De NS bepaalt welke onrendabele lijnen zij wil aanmelden voor de contractsector. Hierbij dienen uiteraard de voorwaarden uit het openbare dienstcontract overgangsperiode reizigersvervoer te worden gerespecteerd.

Verder zullen naar verwachting niet alle onrendabele lijnen worden aangemeld. Het verlies dat wordt gelaten op een aantal niet rendabele lijnen zal worden gecompenseerd uit de winsten van winstgevende lijnen.

2. Wordt in overleg met stads- en streekvervoer een gezamenlijke aanpak uitgewerkt?

Nu zijn er nog enkele barrières aanwezig die een gezamenlijke aanpak bemoeilijken, met name de verschillen in de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de verschillende vormen van openbaar vervoer en de verschillen in bekostigingssystematiek.

Momenteel wordt er nog geen onderscheid gemaakt tussen nationaal en regionaal vervoer per spoor. Ik zie thans of ik voor de nabije toekomst in het kader van het decentralisatie-beleid de verantwoordelijkheid voor het regionaal vervoer per spoor kan decentraliseren naar provincies c.q. stadsprovincies. Hoe de decentralisatie tot uitvoering kan worden gebracht is afhankelijk van de technische mogelijkheden. Deze worden thans onderzocht via een discussieronde in het veld. Hierbij spelen met name de bekostigingsaspecten, zoals aansluiting bij het bekostigingsmodel voor regionaal busvervoer, een grote rol.

3. In hoeverre kan de staat als aandeelhouder van NS hierin sturend optreden?

De NS is een structuurvennootschap. Dit biedt het rijk als aandeelhouder geen mogelijkheid invloed uit te oefenen op het aan te bieden voorzieningenniveau.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): *Hoe denkt de minister rendabele en onrendabele lijnen eerlijk over de concurrentie te verdelen?*

Naar mijn inzicht gaat het niet om het eerlijk verdelen van rendabele en onrendabele lijnen over de concurrentie, alswel om te zorgen voor een zo effectief en doelmatig mogelijk spoorvervoer. Daarbij dient uiteraard op een zorgvuldige manier gewerkt te worden, waarbij in het geval van aanbesteding alle geïnteresseerde (potentiële) aanbieders van OV gelijke kansen dienen te krijgen om mee te dingen.

In het Openbare-dienstcontract overgangscontract reizigers, waarin de verzelfstandiging van de NS wordt geregeld, is afgesproken dat de NS onder bepaalde voorwaarden vervoerdiensten kan aanbieden voor de contractsector. Voor een deel van de door NSR ter discussie gestelde treinseries is er geen alternatief voorhanden. De overheid is dan waarschijnlijk voorlopig aan NSR als contractpartner gebonden. In deze situatie streef ik naar kostendekkingsgraadverbetering binnen de bedrijfsvoering van NSR door in de contracten een "incentive" in te brengen.

Daarnaast is sprake van de "non-captive" categorie welke betrekking heeft op het deel van de door NSR ter discussie gestelde treinseries waar in redelijkheid wel een alternatief denkbaar is. De mogelijkheid wordt onderkend dat vervoersstijging en/of kostendekkingsgraadverbetering kan worden gerealiseerd door middel van exploitatie met een andere modaliteit. Een andere mogelijkheid is het gaan aanbesteden van niet rendabele treindiensten dan zal worden getoetst op vooraf opgestelde criteria. Tevens zal gebruik gemaakt worden van een objectief wegingsinstrument. Deze werkwijze garandeert gelijke kansen voor verschillende aanbieders bij een aanbesteding, en is in lijn met de (strengere) EG-regelgeving hieromtrent.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): *Op welke manier denkt de minister te voorkomen dat Noord-Brabant een soort randstad wordt en het noorden en oosten van het land met ruimte blijven zitten?*

Zowel bij de actualisering van de VINEX als bij de visie op de Randstad zal het Kabinet aandacht besteden aan migratie van wonen en werken vanuit de Randstad naar andere delen van het land.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): *Acht de minister het nodig het werken in de binnenvaart aantrekkelijker te maken van jonge matrozen? Zo ja, hoe?*

Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het beroep is primair een taak van de betrokken sector zelf. De sector heeft daartoe al initiatieven ontplooid. In de lopende CAO voor de binnenvaart is bijvoorbeeld voorzien in een zogenaamd Ontwikkeling en Onderwijsfonds. Dit wordt gefinancierd door 0,1 % van de loonsom in te houden. Met dit fonds dient onder meer zowel de opleiding van matrozen op peil te worden gehouden, alsmede verder te worden ontwikkeld.

Overigens stelt de overheid wel randvoorwaarden die er toe bijdragen, de aantrekkelijkheid van het beroep te bevorderen. Dit gebeurt door middel van de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart, die per 1 januari 1995 is ingevoerd. In deze wet, waarvan overigens mijn ambtgenoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid eerste ondertekenaar is, zijn de bepalingen voor vaar- en rusttijden vastgelegd waarbij de rusttijden op een adequate wijze worden gewaarborgd.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): *Hoe denkt de minister de binnenvaart en kustvaart te stimuleren ten koste van het vervoer over de weg.*

Zoals in de Memorie van Toelichting gesteld, wordt ter bevordering van de kustvaart, een groot aantal activiteiten uitgevoerd samen met alle betrokken organisaties zoals EVO, reders en havenbedrijven. Ook in Europees verband heeft de bevordering van de kustvaart veel aandacht. De Europese Commissie heeft medio dit jaar een actie-

programma uitgebracht dat in de a.s. Transportraad op de agenda zal staan en waarvan ik nu al kan zeggen dat dit mijn steun heeft. Voor de stimulering van de binnenvaart verwijs ik in dit verband naar het toegezegde plan van aanpak flankerend beleid goederenvervoer. Ik verwijs voorts naar het antwoord op de vraag van de RPF-fractie terzake.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): *Hoe voorkomt de minister bij de invoering van rekening rijden, dat een bedrijf een weg koopt ten behoeve van hun werknemers en bij een ander bedrijf de werknemers niet op hun werk kunnen komen omdat het openbaar vervoer te duur is?*

Ik ben van mening dat de sleutel voor het voorkomen van deze problematiek ligt in het teruggeven van de opbrengst van het rekening rijden door een lastenverschuiving. Zoals u weet heeft de regering zo'n lastenverschuiving aangekondigd. Het regulerend effect wordt dan gehandhaafd (dus minder files), terwijl het inkomenseffect wordt gecompenseerd. In dat geval is er voor werkgevers mijns inziens geen reden meer om het rekening rijden voor hun werknemers te betalen en ik denk dat zij dat dan ook niet zullen doen.

De door de heer Poppe geschetste omstandigheid lijkt mij dan ook in de praktijk niet te zullen optreden.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Is er een V&W-beleid ten aanzien van nachtdistributie voor wat betreft het wegtransport?*

Nachtdistributie leidt in principe tot een betere benutting van de infrastructuur en tot een betere spreiding van het verkeer, hetgeen de mobiliteit ten goede komt. Op het moment loopt een onderzoek dat ons nader inzicht moet geven in de vele implicaties die nachtdistributie heeft voor verzenders, vervoerders en ontvangers van de goederen afzonderlijk, maar ook in hun onderlinge samenhang, alsmede voor de omgeving waarin de goederen geladen/gelost worden. In het Rotterdamse havengebied gaat binnenkort een proef van start waarbij containerdepots 's nachts open zullen blijven, teneinde meer inzicht te krijgen in de potentiële lading die 's nachts kan/zal worden

aangeleverd. In de loop van 1996 verwacht ik een beter gefundeerd oordeel te kunnen hebben over de mogelijkheden, wenselijkheden van nachtdistributie en de randvoorwaarden daarbij.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Reactie op het Engelse systeem waarbij vrachtwagens op de buitenste rijstroken rijden en de personenauto's op de middelste rijstrook. Dit lijkt zinvoller dan gebruik van vluchtstroken.*

Ik heb momenteel niet de intentie om de bestaande infrastructuur te herverdelen in rijstroken voor doelgroepen en rijstroken voor overig verkeer. Hierdoor zal namelijk een aanzienlijk capaciteitsverlies ontstaan. Wel bekijk ik de mogelijkheid van doelgroepstroken, indien er sprake is van uitbreiding van de capaciteit. Het is niet de bedoeling om structureel de vluchtstroken te gaan gebruiken voor vrachtwagens.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Hoe staat de minister tegenover het invoeren van een ouderenkaart voor het OV (cfm. studentenkaart)?*

Naar mijn oordeel is het invoeren van een ouderenkaart, conform de studentenkaart, niet noodzakelijk. Betaalbaar stads- en streekvervoer is in het algemeen belang; het huidige kaartstelsel voorziet overigens al in een forse reductie voor ouderen. De NS biedt ouderen de mogelijkheid een kortingskaart te kopen en kent bovendien de mogelijkheid van een aantal dagen vrij reizen.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Reactie op de ministeriële bevoegdheden ten aanzien van NS (naar aanleiding van artikel van de RU in NRC).*

In het artikel van de Ru staat een aantal onjuistheden. Zo wordt er gesteld dat de N.V. NS algemene aanwijzingen aan de taakorganisaties kan geven en dus het beleid daarvan kan bepalen. De N.V. NS kan inderdaad algemene aanwijzingen geven. Contractueel is echter uitgesloten dat die de inhoud van de taak en de taakuitvoering kunnen betreffen. Die bevoegdheid is immers voorbehouden aan de minister.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Waarom is bij de NS niet en bij overig OV wel gekozen voor concurrentie?*

Zowel bij de NS als het stads- en streekvervoer is sprake van concurrentie zij het dat dit op verschillende wijze wordt ingevuld. Bij de verzelfstandiging van de NS worden verschillende doelstellingen nagestreefd. Een daarvan is het scheppen van goede randvoorwaarden om ook op het spoorwegnet marktwerking en dus concurrentie op gang te brengen. Daarbij is concurrentie op de rail het vertrekpunt. Op basis van non-discriminatoire regels wordt de toegang tot en het verwerven van de beschikbare capaciteit geregeld. Dat wil zeggen er is geen sprake van actieve aanbesteding van concessies. Om als rijksoverheid geloofwaardig concurrentie te bevorderen op de rails is het noodzakelijk dat eerst een heldere rolverdeling wordt gemaakt tussen de rijksoverheid en de NS. Ook ten aanzien van de onrendabele lijnen die de NS aanmeldt voor de contractsector is aanbesteding en dus mogelijke concurrentie uitgangspunt.

Voor het stads- en streekvervoer was daarentegen gekozen voor een systematiek van concurrentie om de weg; vormgegeven door een systematiek van aanbesteding van concessies.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *In 1999 wordt een slijtage aan de fundering van de Oosterscheldekering verwacht. Is daar in de begroting al rekening mee gehouden?*

Buiten de problemen met de asfaltmastiek waarover ik de Kamer in juli van dit jaar uitvoerig over heb geïnformeerd, zijn mij geen nieuwe problemen bekend met de fundering van de Oosterscheldekering.

Vraag van het lid **Verkerk**, (AOV) en **Van den Berg** (SGP): *Reactie van de minister of de afnemende vaarwegbudgetten.*

De afgelopen budgetten worden veroorzaakt door het aflopen van de Investeringsimpuls. Dit heeft als gevolg lagere budgetten na 1998. Voor het stimuleren van de omslag van wegvervoer naar binnenvaart zijn vaarwegbudgetten van vol-

doende omvang een belangrijke voorwaarde. Nu lijkt een deel van de projecten niet op de gewenste termijn gerealiseerd te worden. Ik zal, zo heb ik ook Schuttevaer gezegd, indien zich dit voordoet, bezien in hoeverre deze vrijvallende gelden in de jaren na 1998 beschikbaar kunnen komen. In een volgend MIT zal een en ander dan verwerkt kunnen worden.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Kan de minister aangeven waar staat dat rotondes veiliger zijn dan verkeerslichten?*

Uit de ongevallenregistratie blijkt dat bij verkeerslichten meer ongevallen gebeuren dan bij rotondes. De reden hiervan is dat verkeersdeelnemers rotondes met lage snelheid naderen, terwijl zij verkeerslichten veelal met een te hoge snelheid naderen, waardoor door rood licht wordt gereden met uiteraard een grote kans op een ongeval, of abrupt voor het verkeerslicht wordt gestopt waardoor kop-staart-botsingen plaatsvinden.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Kan bij het halen van het rijbewijs het behalen van een EHBO-diploma verplicht worden gesteld?*

Ik ben niet voornemens dit te overwegen. Het gaat hierbij om een eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer.

Vraag van het lid **Verkerk** (AOV): *Beschikt de minister over cijfers met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers onder allochtonen? Krijgen nieuwkomers in onze samenleving een verkeerseducatie?*

Neen. Nieuwkomers in onze samenleving krijgen dezelfde educatie als degenen die reeds deel uitmaken van onze samenleving.

Vraag van het lid **Leerkes** (Unie 55+): *Moet de vermindering van autokilometers niet vooral langs de elektronische snelweg gezocht worden?*

De elektronische snelweg biedt inderdaad in potentie mogelijkheden tot reductie van auto-kilometers. Bedrijven en consumenten kunnen een reeks van nieuwe producten en diensten tegemoet zien waardoor informatie-uitwisseling, bankzaken,

boodschappen etc. op elk gewenst moment via PC of TV te regelen zijn. Werkzaamheden zullen minder aan plaats en tijd gebonden zijn ± telewerken, videoconferencing ± hetgeen gevolgen zal hebben voor de mobiliteit van de mensen. Ruime toepassing van E-mail en digitale informatiedragers (cd-i, cd-rom) kan verder een reductie van de transport-omvang met zich mee brengen. Om deze ontwikkelingen te stimuleren is door de overheid het nationaal Actieprogramma Electronische Snelwegen opgesteld. Beoogd wordt om ondermeer via voorbeeldprojecten het gebruik van nieuwe elektronische mogelijkheden te bevorderen. Uitgangspunt daarbij is dat een en ander voor een breed publiek toegankelijk moet worden. Binnenkort zal de kamer over de voortgang van de uitvoering van het actieprogramma worden geïnformeerd.

Daarnaast kunnen we reizigers steeds beter informeren over bijvoorbeeld optimaal vertrektijdstip, voertuig- en routekeuze. Het Multimodale Reisinformatie Systeem (MRI), waarvoor ik onlangs het contract tekende met de SDU, is daar een voorbeeld van. In het proefproject RDS-TMC kregen enige honderden automobilisten op elk gewenst moment via de elektronische snelweg op hun autoradio hoogwaardige informatie over files op de autoweg.

Vraag van het lid **Leerkes** (Unie 55+): *Moet naar aanleiding van de dienstregelingswijzigingen in Hilversum de positie van de consumenten/reiziger niet nu reeds versterkt worden?*

Ik deel uw zorg voor de positie van de consument. Met deze vraag loopt u echter vooruit, zoals u zelf ook aangeeft, op de behandeling in de Kamer volgende maand, van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Ik beperk mij daarom tot een korte aankondiging. Momenteel voer ik overleg over de inrichting hiervan met de Nederlandse Spoorwegen en de consumenten/reizigersorganisaties. Eind deze maand ontvangt de Kamer mijn beleidsnotitie over consumentenbescherming. Ik doe daarin concrete voorstellen om op korte termijn maatregelen te treffen die beogen vorm te geven aan de mogelijkheden voor advies en

inspraak door de consumenten-organisaties. Ik verwacht daarmee een belangrijk deel van uw zorg weg te kunnen nemen.

Vraag van het lid **Leerkes** (Unie 55+): *Kan de Minister ook voor ouderen korting op de Interliner over de Afsluitdijk bevorderen?*

Zoals ik reeds in mijn antwoord van 7 april 1995 op de schriftelijke vragen van u heb gesteld, heb ik voor scholieren in de leeftijdscategorie van 12±18 jaar die dagelijks over de afsluitdijk reizen besloten een aparte regeling te treffen. Voor ouderen heb ik dat niet gedaan omdat zij over het algemeen niet dagelijks op dit traject reizen. Voorshands zie ik geen reden dat standpunt te wijzigen.

Vraag van het lid **Leerkes** (Unie 55+): *De heer Leerkes vraagt naar de mogelijkheden voor het plaatsen van een gedenkteken voor zeelieden uit de Tweede Wereldoorlog, bijvoorbeeld bij de Boeg in Rotterdam en mogelijkheden van een documentatie- en informatiecentrum in Aan van de scheepvaartmusea. Uitvoering geven aan koopvaardij-veteranenbeleid.*

Het monument de Boeg is reeds het monument in Nederland ter herdenking van de rol van de koopvaardij. De jaarlijkse herdenking van alle gevallen zeevarenden vindt dan ook hier plaats. Op het monument zijn gedenktekens van individuele rederijen aangebracht. Een extra plaquette voor de gehele koopvaardij zal eerder verwarring scheppen en doet daarmee afbreuk aan de wens voor een duurzame herinnering. Het verzoek betreffende

de instelling van een documentatie- en informatiecentrum bij Aan van de scheepvaartmusea zal ik overbrengen aan mijn collega van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. De heer Leerkes vraagt naar de mogelijkheden voor een uitkering voor nog in leven zijnde zeevarenden uit de Tweede Wereldoorlog en gestalte te geven aan een koopvaardij-veteranenbeleid. Reeds in 1976 is er voor deze zeevarenden een regeling getroffen. Het betreft hier de vaarplichtbeloning. Deze regeling is nog steeds van kracht en behelst een financiële vergoeding (van f 4339,-) als pensioensverevening. Verder kan ik u melden dat via het veteranen-platform, waar koopvaardij-veteranen op gelijke voet aan deelnemen als militaire veteranen, het door de heer Leerkes gewenste beleid reeds wordt gevoerd. Ook voor de Stichting Dienstverlening Veteranen zijn koopvaardij-veteranen gelijkgesteld aan de militaire veteranen.

Vraag van het lid **Hendriks**: *Hoe denkt de minister te bevorderen dat de beleggerswereld meer investeringen doet in de infrastructuur?*

Voor de financiering van infrastructuur wil ik mij niet primair richten op de beleggerswereld, maar op partijen die een rol kunnen spelen bij een doelmatige totstandkoming en exploitatie van infrastructuur. Om private partijen te interesseren in de financiering van infrastructuur is het belangrijk dat vooraf overeenstemming bestaat over hun rol en de vraag welke rechten c.q. opbrengsten deze partijen zullen krijgen in ruil voor hun investering en hoe de risico's daarbij verdeeld worden.

Diverse leden:

*Toegekende subsidiebedragen per particuliere verkeersveiligheidsorganisaties*

#### Voetgangersvereniging

jaar	subsidiebedrag	korting tov voorafgaand jaar
1995	f 1.325.000,-	
1996	f 1.234.000,-	f 91.000,-
1997	f 1.186.000,-	f 43.000,-
1998	f 1.137.000,-	f 49.000,-

**VVN**

jaar	subsidiebedrag	korting tov voorafgaand jaar
1995	f 7.761.000,--	
1996	f 7.190.000,--	f 571.000,--
1997	f 6.893.000,--	f 297.000,--
1998	f 6.588.000,--	f 305.000,--

**SWOV**

jaar	subsidiebedrag	korting tov voorafgaand jaar
1995	f 3.951.000,--	
1996	f 3.705.000,--	f 246.000,--
1997	f 3.562.000,--	f 143.000,--
1998	f 3.414.000,--	f 148.000,--

Noot 3 (zie blz. 1953)

**Bijvoegsel**

### **Schriftelijke antwoorden van de minister van Justitie, mede namens de staatssecretaris van Justitie, op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Justitie voor 1996 (24 400-VI)**

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Tijdstip indiening wetsvoorstel reorganisatie OM!

Het wetsvoorstel reorganisatie OM verkeert in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Het streven is begin 1996 het volledige wetsvoorstel voor laatste consultatie/overleg voor te leggen aan het OM en de NVvR. Daarna kan behandeling in de MR volgen en de aanhangigmaking bij de Raad van State. Voorzien is inwerkingtreding per 1 januari 1998.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Waarom hoger beroep in vreemdelingenzaken introduceren bij lange behandelingstermijn van 7 maanden in eerste aanleg, terwijl hoger beroep de behandelingstermijn nog verder zal verlengen.

Zoals aan de Tweede Kamer op 18 september is bericht, acht het kabinet invoering van een beperkte vorm van hoger beroep in beginsel wenselijk. Bij de uitwerking daarvan zal rekening worden gehouden met de feitelijke gevolgen voor de duur van de behandeling van de zaak. Het is juist dat iedere vorm van invoering

van hoger beroep kan leiden tot verlenging van de procedure. De mate waarin zich dat zal voordoen is afhankelijk van de voorwaarden die voor de toegang tot hoger beroep zullen worden geformuleerd. Bovendien zal door middel van andere maatregelen worden geprobeerd om de bestaande procedures te bekorten. Over een opzet in hoofdlijnen zal de Tweede Kamer overeenkomstig de eerdere toezegging rond het eind van het jaar worden geïnformeerd. Ik ben voornemens tegelijkertijd ook enkele ander, op zichzelf minder ingrijpende, wijzigingen van de Vreemdelingenwet op te nemen. Hierbij denk ik onder andere aan de eventuele wettelijke invoering van de verplichting tot het aanvragen van een machtiging tot voorlopig verblijf. Op dit laatste punt heeft uw fractie, zo heb ik zojuist gezien, een initiatief genomen, waarvan onzerzijds uiteraard medewerking zal worden gegeven.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Uit het antwoord op vraag 128 wordt afgeleid dat er op de post PlukZe in 1995 zo'n 9 mln. verantwoord kan worden. Graag een toelichting hoe de geraamde

opbrengsten van 28 mln. voor 1995 en 35 mln. voor 1996 kan worden gerealiseerd.

De raming voor 1995 zal niet worden gerealiseerd. Ik zal om die reden voorstellen de raming voor 1995 bij 2e suppletoire wet met f 25 mln. te verlagen. Hiermee wordt de raming in overeenstemming gebracht met de vermoedelijke uitkomsten 1995. De raming 1996 (f 35 mln.) wordt om de volgende redenen gehandhaafd. In 1995 is gewerkt aan stimulering van PlukZe-activiteiten. In het kader van deze stimulering geldt een norm van gemiddeld 10 ontnemingsvorderingen (PlukZe) per Officier van Justitie. Dit komt neer op een totaal aantal van 3.400 ondernemingen. Ook voor 1996 dient deze norm tenminste te worden gerealiseerd. Vanwege de lange behandelingsduur van ontnemingszaken is het aannemelijk dat de opbrengsten uit de in 1995 gestarte stimuleringsactiviteiten in 1996 en deels in latere jaren gerealiseerd worden. Bovendien dient te worden bedacht dat de opbrengst per ontnemingszaak sterk kan fluctueren. Hierdoor is het in beginsel mogelijk dat de raming voor 1996 door middel van één of enkele ontnemingszaken volledig wordt gerealiseerd. De ervaring leert dat naar hun aard de PlukZe ontvangsten zeer moeilijk te ramen zijn. Grote fluctuaties zijn daarom niet uit te sluiten. Verband met de 10 PlukZe vorderingen vraag integreren.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Het experiment «detentiefasering Noord-Holland Noord» is nog niet van start gegaan. Komt dit omdat het op deze manier toepassen van vervroegde invrijheidstelling in strijd is met de wet? ... Wanneer komt overigens de wetswijziging om de automatische vervroegde invrijheidstelling af te schaffen?

In de opzet voor het experiment Noord-Holland Noord werd vooruitgelopen op verschillende onderdelen van het toekomstig beleid, voorwaardelijk vervroegd in vrijheid stellen, regionale contingentering van detentie-capaciteit en planning van individuele detentietrajecten. Voor het intramurale deel van deze trajecten zijn al concrete stappen genomen, zoals het

aanwijzen van functionarissen voor de trajectbegeleiding. Voor het extramurale gedeelte van het plan, dat wil zeggen de aan voorwaarden gebonden vervroegde invrijheidstelling, heb ik in mijn brief van 3 april jl. aangegeven hierover eerst met de Kamer te willen overleggen. Overigens is niet te verwachten dat het experiment grote capaciteits-effecten zal hebben. Juist vanwege de harde voorwaarden voor deelname van gedetineerden aan de trajectbenadering is het aantal van hen dat daarvoor in aanmerking komt, gering. Het nadere overleg met de Kamer over het experiment kan worden gekoppeld aan de bespreking van het Kabinetsstandpunt met betrekking tot het rapport Korthals Altes. Ik ben voornemens mijn opvatting ten aanzien van de herziening van de regeling van vervroegde invrijheidstelling in het Kabinetsstandpunt op te nemen. Het afschaffen van de automatische vervroegde invrijheidstelling zal ik daarbij betrekken. Zoals bekend is naar aanleiding van een eerdere motie van mevrouw Soutendijk in juli 1994 een voorontwerp voor een herziene regeling van de vervroegde invrijheidstelling opgesteld. Over dit voorontwerp is inmiddels van verschillende instanties advies ontvangen. Ik beraad mij daar nog op, alsmede op de verhouding tussen dit voorontwerp en het in het wetsvoorstel Penitentiaire beginselenwet (Kamerstukken II, 1994/95, nr. 24 263, nrs. 1±3) voorgestelde penitentiaire programma.

Vraag van het lid **Janmaat** (CD): Korte weergave vraag: Zijn er afspraken met betrekking tot Antilliaanse jongeren die na hun detentie naar Nederland komen. Is daar een stop op?

Nee, er geldt geen toelatingsregeling voor Antilliaanse jongeren die op de Nederlandse Antillen een gevangenisstraf hebben uitgezeten. Voor de stand van zaken met betrekking tot de projecten uitgevoerd door de Task Force Antilliaanse jongeren moge ik u verwijzen naar de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 19 oktober 1995 (TK 1995±96, 24 400 IV, nr. 6) en de behandeling van de begroting van het Kabinet van de Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken (Handelingen TK 1995±1996, 16).

Vraag van lid **Janmaat** (CD): Korte weergave vraag: Hoe is het gesteld met de kampementen, waar criminele jongeren leren werken.

Het experiment jeugdwerk-inrichtingen is begin 1994 van start gegaan. Dit experiment is in zijn opzet alleen bedoeld als vervanging van een onvoorwaardelijke gevangenisstraf. Op dit moment zitten 20 deelnemers in de onderbouw De Rolpaal te Veenhuizen en 15 deelnemers verdeeld over de verschillende bovenbouwlocaties te Almelo, Hoorn en Rotterdam. Drie deelnemers worden nog in de extra-murale fase begeleid. Vooral in de onderbouw ligt het accent op arbeidsdisciplineren. Daar wordt in de bos- en heidebouw door de gedetineerden hele dagen gewerkt. In de bovenbouw wordt door middel van arbeidstoeleiding toegewerkt naar een baan, een opleiding of een combinatie van beide. In totaal hebben tot nu toe 13 deelnemers het gehele traject afgerond. Het merendeel daarvan heeft een baan en/of volgt een opleiding. Het experiment loopt nog tot 1 januari 1997 en zal na afloop worden geëvalueerd. Ik zal dan een beslissing nemen over eventuele voortzetting van deze aanpak.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: stand van zaken Landelijke Bureau Openbaar Ministerie.

De nota over het landelijk parket die ik heb aangekondigd in het plan van aanpak OM kunt u rond de jaarwisseling verwachten. Sinds juli dit jaar functioneert het Landelijke bureau met een startformatie die, meegroeïend met de opbouw van het Landelijk Recherche Team, zo snel mogelijk moet uitgroeïen tot een landelijk parket dat bevoegd gezag is over het LRT en de zaken die het LRT genereert zal behandelen. De voor het landelijk parket noodzakelijke wetswijzigingen worden meegenomen bij de overige wetswijzigingen die voortvloeïen uit de reorganisatie van het OM.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Verificatie financiële gegevens rechtzoekenden.

### **Verificatie en controle financiële gegevens rechtzoekenden**

Mevrouw Soutendijk heeft gevraagd naar de mogelijkheden van de gemeenten om financiële gegevens van rechtzoekenden te verifiëren en te controleren. In antwoord op schriftelijke vragen is al aangegeven, dat de medewerking van de gemeenten die de procedures conscientieus naleven. De gemeenten zijn naar mijn mening dan ook voldoende in staat de verificatie en controle uit te voeren. Het eigenlijke punt lijkt te zijn dat de gemeenten die hun medewerking onthouden, dat doen omdat zij voor hun werkzaamheden een financiële compensatie willen ontvangen. De Wet op de rechtsbijstand bepaalt dat de verklaring omtrent inkomen en vermogen kosteloos wordt verstrekt. Deze gemeenten hebben dus feitelijk bezwaar tegen de uitvoering van een wettelijke regeling. Ten aanzien van de werklast voor de gemeenten bij de verificatie en controle hebben Justitie en VNG bij de invoering van de Wet op de rechtsbijstand afgesproken, dat hier onderzoek naar zou plaatsvinden. Dit onderzoek heeft bij enkele gemeenten plaatsgevonden en uitgewezen dat er geen sprake is van een substantiële taakverzwaring ten opzichte van de oude procedure. Niettemin stelt de VNG zich op het standpunt dat er redenen zijn om de gemeenten een financiële compensatie te bieden. De VNG wenst dat legesheffing mogelijk wordt gemaakt. In dat kader is door de gemeenten Apeldoorn, Den Haag en Den Bosch uitgeroepen dat een kostendekkende leges circa f 25,± zou moeten bedragen. Dit zou een aanzienlijke verhoging van de kosten voor de rechtzoekenden betekenen. Het zal u duidelijk zijn dat ik daar niet op uit ben. In overleg met de VNG wordt dan ook onderzocht of het mogelijk is de werklast van de gemeenten terug te dringen, bijvoorbeeld door het schrappen van gegevens die de controle en verificatie bemoeilijken of het anders inrichten van de controle-procedures. Het blijkt daarbij dat met name de controle van gegevens die samenhangen met de vermogenstoets het meeste werk opleveren. Schrapping van deze toets zou evenwel tot een extra begrotingsbeslag van circa f 5 miljoen betekenen. Ik zeg u graag toe

dat ik over de uitkomsten van het overleg met VNG zal informeren.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Heenzendingen hebben in 1994 een recordhoogte bereikt. De aangekondigde capaciteitsuitbreiding is ontoereikend. Daarom hadden wij bij deze begroting daarover plannen

moeten aantreffen, wij wachten nog steeds op de richting die de minister gaat inslaan.

Het aantal heenzendingen heeft in 1994 een recordhoogte bereikt. Dat was niet onverwacht, omdat de capaciteitsuitbreiding in het kader van CAP'96 pas in 1995 en vooral in 1996 vruchten afwerpt. In de eerste

kwartalen van 1995 heeft zich als gevolg van de extra beschikbaar gekomen capaciteit landelijk gezien ook al een daling afgetekend van de heenzendingen ten opzichte van het vorige jaar. Ik houd overigens rekening met een stijging van de heenzendingen in het laatste kwartaal van 1995. Jaarlijks blijkt er namelijk sprake te zijn van een dergelijke seizoensgebonden toename. Desalniettemin verwacht ik dat het totale aantal heenzendingen dit jaar lager zal zijn dan vorig jaar. In de loop van volgend jaar zal deze daling zich doorzetten als gevolg van de forse uitbreiding van de capaciteit die dan plaatsvindt. Om de verwachte verdere groei van de capaciteitsbehoefte tot en met 1998 te kunnen opvangen, heeft het kabinet additionele middelen ter beschikking gesteld voor nog weer een aanvullende capaciteitsuitbreiding. Op grond van eerdere prognoses zou met deze uitbreiding tegemoet worden gekomen aan de capaciteitsbehoefte tot en met 1998. Hoe het feitelijke insluitingsbeleid zich ontwikkelt, zal ik het komende jaar nadrukkelijk volgen. Eventuele voorstellen tot verdere uitbreiding van de executie-capaciteit wil ik baseren op die feitelijke ontwikkeling en op andere prognoses omtrent de ontwikkeling van de capaciteitsbehoefte na 1998.

Vraag van het lid **Soutendijk-van Appeldoorn** (CDA): Korte weergave vraag: Wil de Minister van Justitie nader onderzoek doen naar de handelswijze dat de politie pas na een aantal misdrijven/overtredingen tot arrestatie overgaat?

Naar aanleiding van eerdere-schriftelijke vragen is aan de hoofdofficieren van justitie gevraagd of in hun arrondissement de geschetste beleidslijn geldt dat de politie eerst na de derde heterdaad-constatering mag ingrijpen. Het antwoord op die vraag luidde ontkennend. Toch kan het zijn dat de politie niet in alle gevallen waarin zij op heterdaad een misdrijf constateert onmiddellijk tot aanhouding overgaan ingegeven door vragen als gaat het om iemand die eenmalig of stelselmatig strafbare feiten pleegt en is voldoende celruimte beschikbaar. Ik zal aan het College van procureurs-generaal de vraag voorleggen in hoeverre nader onderzoek inzicht zou kunnen geven

### Derde kwartaalbericht gevangeniswezen 1995

#### Aantal heenzendingen (1)

	1e	2e	3e	4e kwartaal	totaal
1990	0303	0173	0082	0299	0857
1991	0209	0251	0243	0501	1204
1992	0898	0651	0445	1097	3091
1993	1247	1141	0717	1235	4340
1994	1306	1183	1041	1786	5316
1995	1417	±758	0722	±	±

<sup>1</sup> Verdachten ten aanzien van wie preventieve hechtenis door de officier van justitie is gevorderd en door de rechter-commissaris is bevolen, maar die zijn heengezonden wegens gebrek aan cellen in het huis van bewaring. Deze verdachten ontvangen de dagvaarding op hun huisadres.

#### Aantal heengezonden meerderjarigen per arrondissement

1994:	3e kw.	4e kw.	1995	1e kw.	2e kw.	3e kw.
Amsterdam	268	371		318	256	225
Alkmaar	010	015		008	002	001
Haarlem	050	095		056	012	023
Utrecht	052	106		115	030	043
Arnhem	010	032		014	005	011
Almelo	015	028		037	017	016
Zuthpen	019	053		051	004	018
Zwolle	023	057		036	005	010
Den Bosch	071	129		110	042	027
Breda	054	108		056	033	034
Roermond	005	039		029	021	003
Maastricht	017	047		033	018	006
Den Haag	129	263		187	102	090
Dordrecht	025	035		018	003	004
Middelburg	022	028		008	017	006
Rotterdam	252	319		289	174	181
Leeuwarden	012	009		014	007	006
Assen	003	033		026	006	014
Groningen	004	019		012	004	004
Totaal	1041	1786		1417	758	722

in de achtergrond van deze handelwijze.

Vragen van de leden **Dittrich** en **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: ADR

### **Alternatieve geschilbeslechting**

De overheid draagt een algemene verantwoordelijkheid voor een adequate geschillenbeslechting. Dat wil echter niet zeggen dat alles aan de rechter moet worden voorgelegd. Ook partijen zelf hebben een verantwoordelijkheid bij het oplossen van geschillen. Overheidsrechtspraak is een schaars goed. Met het beroep op de rechter moeten we dus zuinig zijn. Conflictbemiddeling kan daar aan bijdragen. De essentie van conflictbemiddeling is dat partijen met behulp van een bemiddelaar zelf hun geschil tot een oplossing brengen. Ervaringen in het buitenland wijzen uit dat langs deze weg vaak oplossingen kunnen worden bereikt waar beide partijen voordeel bij hebben. De vraag is welke rol de overheid daarbij dient te vervullen. De ontwikkeling van alternatieve geschillenbeslechting kan op ruime belangstelling rekenen. Ook treedt al een zekere ordening op en komen kwaliteitswaarborgen tot stand. Onlangs heeft het Nederlands Mediation Instituut een reglement vastgesteld waarin voorwaarden voor een goede bemiddeling zijn opgenomen. Door ditzelfde instituut, maar ook door de Nederlandse Orde van Advocaten en door de Stichting Opleiding Sociaal Recht worden opleidingen tot bemiddelaar aangeboden. Ik juich deze ontwikkeling toe. Vooralsnog zie ik dan ook geen aanleiding zelfstandig regulerend op te treden. Wel zal ik binnenkort een werkgroep instellen, bestaande uit deskundigen afkomstig uit de betrokken beroepsgroepen, het bedrijfsleven en de overheid. Deze werkgroep zal de toepassingsmogelijkheden van alternatieve geschilbeslechting onderzoeken en op welke rechtsterreinen conflictbemiddeling kansrijk kan zijn en concrete experimenten kunnen initiëren. Dit betreft ook experimenten die zich richten op de minder draagkrachtigen. De verschillende experimenten op het terrein van de alternatieve geschilbeslechting zullen moeten worden opgezet vanuit een concrete en toetsbare doelstelling. Zij dienen ons inzicht te verschaffen in de kwalitatieve, kwantitatieve en

financiële toepassingsmogelijkheden. Van de werkgroep wordt tevens een bijdrage verwacht bij de evaluatie van experimenten. De werkgroep zal in januari aanstaande van start gaan. Het tijdsbestek waarbinnen de werkgroep zal functioneren is mede afhankelijk van de periode waarbinnen experimenten kunnen worden uitgevoerd.

Vraag van het lid **Dittrich** (D66): Korte weergave vraag: BTW-tarief advocatendiensten

### **BTW-tarief advocatendiensten**

De heer Dittrich heeft gevraagd of ik met de Staatssecretaris van Financiën overleg voeren over de vraag of voor particulieren de advocatendiensten niet in het lage BTW-tarief kunnen worden gebracht. Voor het BTW-tarief op advocatendiensten is recentelijk ook in een ander verband aandacht gevraagd. Zo hebben de Vereniging Sociale Advocatuur Nederland (VSAN) en de werkgroep-Cohen die het domeinmonopolie van de advocatuur tegen het licht heeft gehouden mij gewezen op het feit, dat de advocatuur een BTW-tarief van 17,5% moet hanteren, terwijl over de tarieven van een rechtsbijstandverzekeraar alleen 7% assurantiebelasting wordt geheven. Volgens de advocatuur is hierbij sprake van oneigenlijke concurrentie. Ik heb dit punt voorgelegd aan mijn collega van Financiën. Financiën is thans bezig hierover een standpunt voor te bereiden. In dat kader wordt onder andere overleg gevoerd met belanghebbenden (advocatuur, verzekeraars, de ANWB en vakbonden). De Staatssecretaris van Financiën heeft toegezegd dat de Kamer hierover zal worden geïnformeerd.

Vraag van het lid **Dittrich** (D66): Korte weergave vraag: steeds meer megazaken, meer horen getuigen in zaken nodig. Denkt de MvJ dat op den duur door deze ontwikkeling uitbreiding van het aantal rechters en ondersteunend personeel noodzakelijk is en zoja, zal zij voor het komende begrotingsjaar hiervoor extra middelen ter beschikking stellen?

Het is wel duidelijk dat het aantal grotere strafzaken die meerdere zittingdagen in beslag nemen, de laatste tijd sterk is toegenomen.

Hiermee wordt de gemiddelde zwaarte van strafzaken verhoogd. Op de lange termijn kan dit zeker tot capaciteitsproblemen bij de strafsectoren van de rechtbanken leiden. Daarnaast blijkt het behandelen van deze megazaken steeds weer een forse inbreuk te maken op de normale voortgang in de strafsectoren. Mede om die reden is overleg gaande om in 1996 een experimentele ressortelijk megakamer in het ressort Amsterdam in te stellen. Hierdoor kan tevens meer zicht worden verkregen op de aard en omvang van deze zaken en op de mogelijkheden om deze zorgvuldig en efficiënt af te doen.

Vraag van het lid **Dittrich** (D66): Korte weergave vraag: Is MvJ bereid om scherpere controle/meer toezicht ten aanzien van de verkoop van (soft)drugs in de buurt van psychiatrische ziekenhuizen/inrichtingen uit te oefenen.

De heer Dittrich van de fractie van D66 heeft aandacht gevraagd voor de problematiek met betrekking tot de drughandel in de nabijheid of op het terrein van psychiatrische ziekenhuizen en de bereidheid van mij om hierop extra toezicht uit te laten oefenen. Ik zal in het kader van de behandeling van de begroting niet al te uitgebreid op deze complexe materie ingaan aangezien de discussie met uw Kamer over de drugnota begin volgend jaar gevoerd zal worden en de tijd nu te gering is om recht te doen aan alle aspecten die hiermee te maken hebben. Kort merk ik wel het volgende op. In november 1993 en in oktober van dit jaar zijn door leden van uw Kamer vragen gesteld met betrekking tot vermeende drughandel in psychiatrische ziekenhuizen en drugsoverlast in psychiatrische ziekenhuizen. Deze laatste vragen zijn bij brief van 20 oktober 1995 door mijn collega van VWS mede namens mijzelf beantwoord. Aangegeven is dat de Inspectie voor de gezondheidszorg van het staatstoezicht op de Volksgezondheid eind dit jaar haar bevindingen met betrekking tot het verschijnsel zal voorleggen aan de minister van VWS. Deze resultaten zijn momenteel dus nog niet beschikbaar. Wel wordt ook nu al regelmatig door de Inspectie de handel in het gebruik van drugs in instellingen aan de orde gesteld. Gekeken wordt daarbij ook naar de

afspraken met de plaatselijke politie. Uiteraard moeten over de aanpak van de handel in (soft)drugs afspraken worden gemaakt in de driehoek (burgemeester, politie en openbaar ministerie). Hiertoe behoort ook naar mijn mening het controleren en aanpakken van zich eventueel voordoende handel in drugs in de buurt van psychiatrische ziekenhuizen. In het algemeen kan gesteld worden dat de strekking van de drugnota is dat de handel in drugs in kwetsbare omgevingen (in de nota zijn scholen expliciet genoemd maar hiertoe kunnen naar onze mening ook psychiatrische ziekenhuizen gerekend worden) met voorrang tegen gegaan moet worden.

Vraag van het lid **Dittrich** (D66):  
Korte weergave vraag: Hoe staat de minister van Justitie tegenover de opvang van chronische TBS-ers in Algemene Psychiatrische Ziekenhuizen?

Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen chronische psychiatrische zieken (bv. chronische psychotici) en chronisch gevaarlijken. Personen uit de eerstgenoemde categorie kunnen in aanmerking komen voor opvang op een zgn. «long-stay» afdeling van een APZ. Chronisch gevaarlijke personen behoeven niet meer beveiliging dan een APZ kan garanderen. Voor die categorie zullen in ± samenwerking met VSW ± aparte, kleinschalige voorzieningen gerealiseerd worden binnen de inrichtingen voor TBS-gestelden.

Vraag van het lid **Sipkes** (Groen-Links): Korte weergave vraag: Waarom geen regeling voor gewetensbezwaren tegen identificatieplicht op de werkplek?

In het eerdere antwoord op vragen van het lid Rabbae (juni 1995) is uiteengezet waarom het onnodig is om een regeling te treffen voor gewetensbezwaren tegen identificatieplicht op de werkplek. Net zo min als een regeling voor gewetensbezwaren bestaat tegen een andere vorm van identificatieplicht: het desgevraagd tonen en een geldig rijbewijs als bestuurder van een auto of motor, vinden wij een regeling als pleitje nodig. Wat van de burger wordt verlangd, is niet zodanig

belastend dat een uitzonderingsregeling gerechtvaardigd is. Dit antwoord is geen kluitje in het riet, maar een waardering van wat van burgers in het kader van de uitvoering en handhaving van wetgeving op het terrein van de sociale zekerheid en de belastingen mag worden verlangd.

Vraag van het lid **Sipkes** (Groen-Links): Korte weergave vraag: "Gezinsherenigingsbeleid" De inkomenseis werkt discriminerend naar vrouwen en is daardoor in strijd met het VN-Vrouwenverdrag. Hoe kan de Staatssecretaris dit rijmen? Kan vóór het bespreken van het WODC-rapport in de Kamer een evaluatie met naar sexe gedifferentieerde cijfers worden gegeven?

Het VN-Vrouwenverdrag verbiedt discriminatie tussen sexen. Ik deel de mening van mevrouw Sipkes niet dat het inkomensbeleid vrouwen discrimineert en dat het voeren van dit beleid dus strijdig zou zijn met het verdrag. Ik ben mij zeer bewust van het feit dat de arbeidsmarktpositie van bepaalde groepen, zoals vrouwen, jongeren en langdurig werklozen. Een zwakkere is. Dat is ook juist de reden dat in het beleid ten aanzien van deze groepen onder omstandigheden uitzonderingen mogelijk zijn op de hoofdregel.

Het is niet mogelijk om vóór het bespreken van het WODC-rapport in de Kamer te komen met een naar sexe gedifferentieerde evaluatie. Daarvan zou noodzakelijk zijn dat er door de vreemdelingendiensten op dit punt naar sexe gedifferentieerde gegevens zouden worden bijgehouden. Dit is niet het geval. Wel ben ik graag bereid het advies van het Clara Wichmann Instituut (CWI) nader te bekijken en over mijn bevindingen met uw Kamer in een later stadium van gedachten te wisselen.

Vraag van het lid **Sipkes** (Groen-Links): Korte weergave vraag: Vraag over alt. sancties en dadingsovereenkomsten, uitmondend in de vraag: Zal de minister ook in de toekomst geld en middelen vrij maken om slachtoffers en verdachten via alt sancties en dadingsovereenkomsten hun problemen oplossen.

Dadingsovereenkomsten worden afgesloten in zaken die, gezien de

betrekkelijk geringe ernst, afgehandeld kunnen worden door het Openbaar Ministerie. Deze zaken leiden niet tot een zitting en zeker niet tot een vrijheidsstraf. Deze zaken zijn vergelijkbaar met de zaken waarin, in het kader van de richtlijn Terwee, vóór de zitting gepoogd wordt tot schadevergoedingsovereenkomst te komen.

In het algemeen overleg van 19 oktober was de financiering van dading ook aan de orde. Ik heb toen medegedeeld, dat de Landelijke Projectgroep Dading voor twee jaar geld heeft gekregen om aan te tonen dat er voor dading, binnen de uitvoering van de regelgeving Terwee, een plaats is. Aan het eind van dit jaar en volgend jaar worden de resultaten geëvalueerd. Van de uitkomsten daarvan zal de financiering van dadingprojecten in de toekomst afhangen.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Korte weergave vraag: Elke OvJ dient gemiddeld van 10 delinquenten het wederrechtelijk verkregen voordeel te «plukken». Past zo'n benadering wel bij het karakter van ons stelsel van strafvordering? Wordt het plukken ± en dus het financiële belang van de Staat ± zo geen doel in zichzelf?

De zogenoemde «Plukze»-wetgeving is op 1 maart 1993 in werking getreden. Deze wetgeving combineert civielrechtelijke en strafrechtelijke elementen en voegt daarmee als zodanig nieuwe instrumenten toe aan het strafrechtelijk arsenaal. Om te bereiken dat een adequaat ervaringsniveau ontstaat binnen het openbaar ministerie is door het College van Procureurs-Generaal besloten als streefdoel voor 1996 te stellen dat per officier gemiddeld tenminste 10 plukze-vorderingen in behandeling genomen dienen te worden. Het is duidelijk dat daarmee geen afbreuk gedaan wil worden aan de zelfstandige strafvorderlijke belangen en waarden die bij de behandeling van strafzaken in acht genomen moeten worden. Uitgangspunt is en blijft dat iedere zaak op haar eigen merites wordt beoordeeld. Het streefgetal van tien plukze-vorderingen per officier beoogt ± met handhaving van dit uitgangspunt ± Plukze tot een vaste routine in het proces van rechtshandhaving te laten worden. Het is

dus een interne bedrijfsmatige incentive en geen doel op zichzelf.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Korte weergave vraag: Interdepartementale werkgroep geweld in media: welke resultaten te melden?

De toename van de hoeveelheid audiovisueel geweld en de verharding van de aard ervan is verontrustend te noemen. Deze ontwikkeling vraagt om een grotere beheersing van aanbod van en vraag naar audiovisuele geweldsproducties. In samenwerking met en onder de primaire verantwoordelijkheid van het Ministerie van VWS wordt de ontwikkeling van een nieuw en uniform systeem voor de classificatie van audiovisuele producten voorbereid, alsmede de oprichting van een onafhankelijk instituut voor de toepassing van dit classificatiesysteem.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV): Korte weergave vraag: Hoe zit het met de know-how bij de korpsen nu bijna overal de afzonderlijke afdelingen jeugd- en zedenzaken verdwenen zijn.

Uit een recente inventarisatie, uitgevoerd door de Vrije Universiteit te Amsterdam, bij de regiokorpsen blijkt dat de kennis en ervaring met betrekking tot jeugd- en zedenzaken (JZZ) nog wel in de korpsen aanwezig is. Wel blijkt dat er op het terrein van de (organisatorische) herkenbaarheid en bereikbaarheid sprake is van problemen. Op basis van deze inventarisatie en een tweetal projecten in Utrecht en Rotterdam) zullen er nog voor het einde van dit jaar aanbevelingen worden opgesteld, die voorzien in een minimale voorziening per regiokorps op het terrein van beschikbare kennis en ervaring, bereikbaarheid JZZ-specialisten en aanwezigheid van goed bereikbare aanspraakpunten. Deze aanbevelingen zullen met de korpsbeheerders worden besproken om te komen tot afspraken over deze voorzieningen, die een goede verwerking van jeugd- en zedenzaken moeten garanderen.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: 1) Wil de minister uitzoeken of mensen in wijken met veel criminaliteit extra vaak slachtoffer worden

van criminaliteit en wanneer dit zo is daarop beleid maken.

2) Een fractie van de slachtoffers van misdrijven wenden zich tot slachtofferhulp. Veel te weinig slachtoffers worden geholpen. Hoe kan dat?

1. Het voorstel om onderzoek te doen naar het slachtofferschap in achterstandswijken kan ik ondersteunen. Initiatieven daartoe worden reeds genomen. Er worden reeds voorbereidingen getroffen voor een onderzoek naar het slachtofferschap van allochtonen. Het door u vastgestelde onderzoek zal ten dele dezelfde doelgroep omvatten. Op dit moment zijn eveneens in voorbereiding projecten herhaald slachtofferschap. Die zullen zich enerzijds richten op slachtoffers die een grote kans lopen nogmaals slachtoffer te worden en op gebieden waarin herhaald slachtofferschap relatief veel voorkomt. Daarnaast hebben wijken met een hoog niveau van criminaliteit voortdurend onze aandacht. Zo heeft het ministerie van Justitie de afgelopen jaren projecten buurtbeheer gestimuleerd. Hierbij gaat het om een integrale buurtgerichte aanpak gericht op het voorkomen en verminderen van veel voorkomende criminaliteit en overlast. Tot de projectgebieden horen met name oude stadswijken in de grote steden en na-oorlogse midden- en hoogbouw wijken uit de jaren zestig en zeventig. Op deze wijken richt zich bovendien het (grote) stedenbeleid. In de convenanten die met betrokken steden worden afgesloten staat uitdrukkelijk ook vermeld dat aandacht moet worden besteed aan slachtofferzorg.

2. Het is juist dat zich verhoudingsgewijs weinig slachtoffers van misdrijven wenden tot slachtofferhulp. Gegeven het feit dat slachtofferhulp nog slechts beperkte tijd bestaat en pas vanaf 1993 een landelijk dekkend aanbod kan doen, is dit wel een respectabel aantal. Daarnaast heeft niet elk slachtoffer in dezelfde mate behoefte aan slachtofferhulp. Uit onderzoek van het ministerie van Justitie blijkt dat met name slachtoffers van misdrijven die hen emotioneel sterk raken (geweld, woninginbraak) behoefte hebben aan hulp en zich ook vaker dan gemiddeld wenden tot slachtofferhulp.

Een relatie met de ernst van het misdrijf wordt ook teruggevonden bij de verwijzing door de politie naar slachtofferhulp. In Nederland wordt thans 27% van de slachtoffers die aangifte doen gewezen op de mogelijkheden van slachtofferhulp. Veel vaker wordt er evenwel door de politie verwezen naar slachtofferhulp bij geweldsmisdrijven en woninginbraak.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: Inventarisatie van bestaand onderzoek ten behoeve van totaalbeeld op terrein veiligheid en criminaliteit.

Op het verzoek om een totaalbeeld te geven van de criminaliteit, het slachtofferschap en de onveiligheidsgevoelens naar verschillende maatschappelijke groepen kan ik positief antwoorden. Ik begrijp dat de aandacht uitgaat naar speciaal de kansarme groepen in onze samenleving.

Een schets van een dergelijk totaalbeeld, primair gebaseerd op een secundaire analyse van gegevens uit bestaande bronnen (bv. de politiemonitor bevolking) kan ik u medio 1996 doen toekomen.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: Willen de bewindslieden bevorderen dat onderzoek naar delinquentie van onder 12-jarigen prioriteiten krijgt in het onderzoeksprogramma van Justitie.

Binnenkort start overleg tussen OM, politie, Raad voor de Kinderbescherming, HALT Nederland en het departement, over de vraag hoe moet worden gereageerd op de toenemende delinquentie van kinderen jonger dan 12 jaar. Verbetering van inzicht door middel van registratie van feiten en ook door wetenschappelijk onderzoek is een van de eerste prioriteiten. Hieraan wordt in de programmering van onderzoek justitie reeds ruim aandacht besteed.

Vraag van het lid **Van Heemst** (PvdA): Korte weergave vraag: Geen minimumeisen voor inbraakveiligheid hang en sluitwerk voor woningen in het zogeheten bouwbesluit. Een evaluatie en mogelijke herziening van dat besluit is op komst en dat biedt dus een

zinnig aanknopingspunt om in deze lacune alsnog te voorzien.

Bij de totstandkoming van het Bouwbesluit kon destijds uit kostenoverweging geen bepaling worden opgenomen ten aanzien van inbraakwerend hang- en sluitwerk. Zoals in de kabinetsnota Veiligheidsbeleid 1995±1998 is opgemerkt zal in het kader van de aan de Kamer toegezegde evaluatie van het Bouwbesluit worden bezien in hoeverre bepalingen die strekken tot bescherming tegen criminaliteit kunnen worden opgenomen. Mocht uit deze evaluatie blijken dat het Bouwbesluit hierop niet kan worden aangepast, dan kunnen door middel van het keurmerk «Veilig Wonen» nog marktprikkels worden gegeven om aan bepaalde veiligheidseisen te voldoen.

Vraag van het lid **Van Heemst** (PvdA): Korte weergave vraag: (voortgang) beveiliging huisvesting OM en Politie.

De beveiliging van de huisvesting van het OM wordt in fysieke zin verwezenlijkt via het JR 120-programma. Dat landelijk programma zal naar verwachting rond 1998 geheel zijn gerealiseerd. Beveiliging in organisatorische (en personele) zin wordt vorm gegeven in analogie aan de aanbevelingen van de commissie Van Capelle. Een landelijk, interdepartementaal en multidisciplinair team begeleidt de arrondissementen bij de gefaseerde implementatie in de jaren '95 t/m '97. Overigens is op dit moment de structurele financiering hiervan nog niet volledig binnen de meerjarenbegroting gedekt.

#### **Politie(bureaus)**

De raad van Hoofdcommissarissen heeft een werkgroep (met participatie van het Korps Landelijke Politiediensten) ingesteld die de beveiliging van politie-huisvestingen in onderzoek heeft. De inventarisatiefase is inmiddels gestart.

Vraag van het lid **Van Heemst** (PvdA): Korte weergave vraag: beveiliging politiebureaus.

Bij de politie zijn onder de vlag van de Raad van Hoofdcommissarissen werkzaamheden gestart ten behoeve van het bewerkstelligen van een adequaat beveiligingsniveau van

politiebureaus, zij het dat deze werkzaamheden zich nog in een inventariserend stadium bevinden. Zodra dit stadium is afgerond zal kunnen worden aangesloten bij het lopende traject van beveiliging van de rechterlijke organisatie (zie antwoord vraag 15 van Heemst/PvdA).

Vraag van het lid **Van Heemst** (PvdA): Korte weergave vraag: Hoe zit het met het voorstel voor zwaardere maximumstraf op roekeloos rijden?

Nog dit jaar zal de Tweede Kamer uitsluitsel gegeven worden over de (wetstechnische) mogelijkheden de aanpak van roekeloos rijden te verscherpen, conform de toezegging van de Minister van Justitie in de brief van 11 mei 1995 (kamerstukken II 1994/1995, 22100, nr. 40) op de motie van de heer Van Heemst.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: kan snelrecht overal worden ingevoerd.

In alle arrondissementen worden door OM en politie activiteiten ondernomen, in de wandeling vaak aangeduid als «Lik op stuk» of «AU»-projecten, gericht op een versnelde afdoening van eenvoudige strafzaken. Hoewel de aanpak per arrondissement verschilt ± bijvoorbeeld qua type delict ± zijn alle gericht op bevordering van de kwaliteit van zowel de aangeleverde processen-verbaal als de strafrechtelijke interventie.

Vaak wordt daarbij in overleg tussen politie en OM proces-verbaal opgemaakt op een tijdstip dat de verdachte nog op het bureau is. Vervolgens wordt hem onmiddellijk een dagvaarding uitgereikt met daarbij al een zittingsdatum voor het geval hij niet op de transactievoorstel ingaat dat tegelijkertijd wordt uitgereikt.

Snelrecht blijkt in de praktijk succesvol te kunnen worden ingezet op verschillende delicten en daders en bevordert bovendien de samenwerking tussen politie en OM. Besloten is dan ook tot het opstellen van een «Guide of best practice» op basis van een evaluatie van dit soort projecten binnen het OM, die medio januari 1996 wordt afgerond. In het

licht van het voorgaande zie ik voor een landelijk voorgeschreven uniforme aanpak thans nog geen aanleiding.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: Nadere uitwerking opvoedingsondersteuning.

Mevrouw Kalsbeek wijst op een aantal projecten in het kader van de opvoedingsondersteuning. Zij vraagt om een verdere uitwerking, met name gericht op de toegankelijkheid van de voorzieningen. Uitwerking van initiatieven op het gebied van de opvoedingsondersteuning hoort primair tot het beleidsterrein van de staatssecretaris van VWS. De initiatieven die op dit punt worden genomen, zullen worden beschreven in een voortgangsnota over de uitvoering van het geïntegreerd veiligheidsbeleid. Ook in het beleidskader preventieve en curatieve jeugdzorg 1996-1999 (onder meer p. 103) wordt aandacht besteed aan opvoedingsondersteuning. Op 18 december a.s. houdt de Kamer een nota-overleg over de jeugdzorg, waarbij het beleidskader met de betrokken bewindspersonen van VWS en Justitie zal worden besproken.

Vraag van het lid **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Korte weergave vraag: relatie opvoeding criminaliteit; drugsverstrekking aan verslaafden.

Met betrekking tot verstrekking van drugs aan verslaafde ouders, wil ik erop wijzen dat het in de drugsnota voorgestelde experiment van verstrekking zich richt op ernstig verslaafden die niet of nauwelijks reageren op de thans ter beschikking staande interventies. Tot deze verslaafden kunnen ook ouders van (jonge) kinderen behoren. Het in de vraag genoemde motief van jeugdbescherming is in de drugsnota niet expliciet verwoord. Dit motief staat in elk geval niet op gespannen voet met de criteria voor de selectie van de beoogde doelgroep.

Vraag van het lid **Van Heemst** (PvdA): Korte weergave vraag: Bekendheid OM met dagelijkse gang van zaken in wijken/steden. Hoe essentieel vindt de Minister de maatschappelijke oriëntatie van OvJ's in het kader van de voorgeno-

men meting van de professionaliteit van het OM.

Om een goede afweging te kunnen maken van de positie van het strafrecht bij de totstandkoming van het integrale veiligheidsbeleid is het essentieel dat de OvJ met open ogen in de maatschappij staat. Dit beoog ik met het plan van aanpak voor de reorganisatie van het OM. Veel van de voornemens, maatregelen en projecten zijn er (mede) op gericht het OM zowel landelijk als lokaal beter inzicht te geven in zijn omgeving.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Korte weergave vraag: strafbaarstelling van seksueel misbruik kinderen.

De zojuist tot stand gekomen wijziging van artikel 240b van het Wetboek van Strafrecht zal een effectiever strafrechtelijk optreden tegen kinderpornografie mogelijk maken. Ik heb bij de behandeling van het wetsvoorstel aangegeven welke zaken bij politie en openbaar ministerie prioriteit zullen krijgen: de vervaardiging van kinderpornografie, de professionele en commerciële productie en distributie daarvan en grootschalige ruilhandel. Wat seksueel misbruik van kinderen in het buitenland betreft het volgende. Seksueel misbruik van kinderen is hier strafbaar. Tegen een Nederlander die zich in het buitenland daaraan schuldig maakt, kan in Nederland worden opgetreden, indien het feit ook daar strafbaar is gesteld. Dat betekent wel dat er in het buitenland aangifte is gedaan en een opsporingsonderzoek is verricht. Betreft het een strafbaar feit dat slechts naar aanleiding van een klacht vervolgbaar is ± bij voorbeeld het plegen van seksuele handelingen zonder geweld of bedreiging daarmee met een prostituée tussen 12 en 16 jaar ±, dan zal in het buitenland van het feit aangifte moeten worden gedaan die als een klacht kan worden opgevat.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Korte weergave vraag: wijzen de feiten er niet op dat elektronisch huisarrest de taakstraffen ± een eerder alternatief voor de gevangenisstraf ± gaat vervangen in de gevallen dat de rechter die straffen te licht vindt?

De toepassing van elektronisch toezicht zal naar mijn oordeel geen vervanging voor de taakstraffen vormen maar juist een alternatief voor een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Korte weergave vraag: aandacht jeugdcriminaliteit prima maar overheid ongeloofwaardig die deze oorzaken taboe met name beleid en individualisering, echtscheidingen e.d.

Ik ben blij met uw steun voor het beleid gericht op bestrijding van jeugdcriminaliteit en het feit dat u de noodzaak van versterking van politie en justitie onderschrijft. Ik wijs er daarbij op dat de aanpak van de problemen van jeugd en veiligheid veel breder is en ook expliciet preventief gericht is. Ik ben het met u eens dat het primaire milieu buitengewoon belangrijk is voor opvoeding van kinderen, voor de overdracht van waarden en normen en het creëren van een goede uitgangspositie voor kinderen.

Mijn kijk op onderwerpen als individualisering en vereenvoudiging van de echtscheidingsprocedure is een andere dan die van de heer van den Berg. Het gaat mij zeker te ver een directe relatie te leggen met de jeugdcriminaliteit.

Vragen van de leden **Van den Berg** (SGP) en **Janmaat** (CD): Korte weergave vraag: Draagvlakverbetering. Wat betekent dit in concreto, mede gezien de uitlatingen van de minister in Trouw van 13 mei jl. Een brede maatschappelijke discussie is noodzakelijk. Wat doen beide bewindspersonen met dit standpunt?

In de begroting van Justitie wordt het communicatieplan genoemd dat moet bijdragen aan het versterken van het maatschappelijk draagvlak voor de aanwezigheid van vreemdelingen in de Nederlandse samenleving. In dit plan staat concreet vermeld hoe informatievoorziening aan een breed publiek over vreemdelingen zal worden vormgegeven. (Door middel van open dagen voor omwonenden van asielzoekerscentra, lespakketten voor middelbare scholieren, publicatiebrochures e.d.). Voorts heeft uw kamer kennis kunnen nemen van het

feit dat de minister van Binnenlandse Zaken en ikzelf rondetafelgesprekken zullen laten organiseren omtrent de thema's immigratie, integratie, discriminatie en illegaal verblijf. De door u gewenste brede maatschappelijke discussie zal er dus zeker komen.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Korte weergave vraag: cijfers over (afdoening v.) criminaliteit: topje van de ijsberg?

Inderdaad bieden criminaliteitscijfers van politie en justitie geen volledig beeld van de totale criminaliteit. In het bijzonder aangiftebereidheid bij slachtoffers en daarnaast onvolkomenheden bij de registratie veroorzaken een onderschatting van de werkelijke omvang van de criminaliteit.

Om een vollediger beeld van de criminaliteit te verkrijgen, met name van de veel voorkomende criminaliteit tegen burgers, wordt tweemaaljaarlijks tezamen met BiZa een slachtofferenquête gehouden, de zgn. «Politie-monitor». Bij de laatste enquête werden meer dan 70.000 burgers ondervraagd.

Ook CBS-onderzoekers verschaffen nuttige informatie.

Wat leveren deze onderzoeken globaal op? Met betrekking tot uw vraag een bevestiging van de ontwikkeling zoals afgeleid uit de politieke en justitiele statistieken: een stabilisatie van het totaal van de criminaliteit en daarbinnen een groei van de geweldscriminaliteit.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Korte weergave vraag: Wat zijn de gevolgen van twee rechterlijke uitspraken voor vervolgingsbeleid euthanasie?

Allereerst moet worden opgemerkt dat het in beide gevallen niet om euthanasie gaat. Het gaat hier om actieve levensbeëindiging niet op verzoek; immers van twee pasgeboren baby's waarvan de medische diagnose luidde dat beiden niet of nauwelijks levensvatbaar waren. Op 16 september 1994 zouden mijn collega van VWS en ik een brief aan deze Kamer over het vervolgingsbeleid inzake euthanasie (Kamerstukken 23 877), dit naar aanleiding van het arrest van de Hoge Raad in de strafzaak tegen de psychiater Chabot. Bij de beantwoording van de over deze brief gestelde vragen gaf ik aan

dat jurisprudentie ontbreekt over de aanvaardbaarheid van een beroep op overmacht in de zin van noodtoestand bij actieve levensbedreïnging door een arts bij patiënten die hun wil niet kenbaar kunnen maken.

Daarover zou de rechter zich moeten uitspreken. Het instellen van een strafvervolgning is in deze gevallen dan ook geboden. En wij voegden daar aan toe: daargelaten de concrete, unieke situatie van een bepaalde zaak. Ook gaven wij aan dat het hier gaat om de rechtsontwikkeling op dit punt. Verder gaf ik aan dat ik had bevorderd dat vervolging werd ingesteld in de twee door u genoemde gevallen. Ons standpunt hierover heeft de Kamer onderschreven. Wat er nu gebeurt in de twee zaken die nu aan de orde zijn, is een uitvloeisel van een door de Kamer gefiatteerd beleid.

Ten aanzien van de stand van zaken van de zaken Prins en Kadijk kan ik het volgende meedelen: Ik acht het wenselijk dat beide zaken in laatste instantie worden beoordeeld door de Hoge Raad (eventueel cassatie in het belang der wet). Daartoe wordt thans, zowel in de zaak Prins als in de zaak Kadijk, nagegaan wat de mogelijkheden zijn tot het instellen van rechtsmiddelen. Ik wacht de berichten van de betreffende PG's af. Het vervolgingsbeleid blijft gebaseerd op de wettelijke norm en de daaraan in de rechtspraak gegeven uitleg.

Mede gelet op het Regeerakkoord is een wijziging van dat beleid en de meldingsprocedure nu niet aan de orde.

Wij wachten de uitkomsten van het lopende evaluatie-onderzoek af.

Vraag van het lid **Boogaard** (Groep-Nijpels): Korte weergave vraag: Ouders en leerkrachten te betrekken bij een taakstraf voor minderjarigen.

De ouders van jeugdigen worden op de rechtzitting opgeroepen en op deze wijze bij de rechterlijke afdoening betrokken. Daarnaast worden de ouders door de Raad voor de Kinderbescherming geïnformeerd over de inhoud van de taakstraf en de daar van toepassing zijnde regels. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de taakstraf zijn de ouders niet betrokken omdat die strafsoort nu juist de jeugdige op zijn eigen bedrag wil aanspreken. Ik ben

niet voornemens verandering in deze praktijk aan te brengen. Het betrekken van leerkrachten bij de uitvoering van taakstraffen is uit privacy-overwegingen onmogelijk.

Vraag van het lid **Boogaard** (Groep-Nijpels): Korte weergave vraag: Zijn taakstraffen een voldoende en afdoende oplossing om jeugdige wetsovertreders het benodigde normbesef bij te brengen.

Juist taakstraffen kunnen door hun inhoud, zoals het verplicht deelnemen aan confronterende trainingen, een bijdrage leveren aan gedragsbeïnvloeding van jonge delinquenten. Het is echter niet de enige oplossing. Voor jongeren die ongevoelig blijken te zijn voor een taakstraf en die blijven recidiveren is de vrijheidsstraf als ultiem middel noodzakelijk. Ik kan in dit verband opmerken dat uit WODC-onderzoek blijkt dat delinquenten die een taakstraf kregen opgelegd beter in de maatschappij geïntegreerd zijn en iets minder recidiveren dan delinquenten na een vrijheidsstraf.

Vraag van het lid **Boogaard** (Groep-Nijpels): Korte weergave vraag: veiligheidsbeleid t.o.v. ouderen.

De overheid voert een veiligheidsbeleid zonder aanzien des persoons. Onder omstandigheden (indien daar concrete aanwijzingen voor zijn die dit noodzakelijk maken) kunnen bepaalde groepen extra aandacht krijgen. De uitvoering daarvan in de zin van aanpak en organisatie is primair een regionale verantwoordelijkheid. Thans zijn senioren geen bijzondere doelgroep in de zin als hiervoor omschreven. Dit laat onverlet dat er op lokaal niveau aanleiding kan bestaan specifieke aandacht aan deze te geven.

Vraag van het lid **Boogaard** (Groep-Nijpels): Korte weergave vraag: hoe vindt afstemming van het integraal veiligheidsbeleid plaats? Justitiële aspecten

In juni van dit jaar is de nota veiligheidsbeleid 1995±1998 uitgebracht door staatssecretaris Kohmstamm namens het Kabinet. De staatssecretaris van het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft een coördinerende taak ten aanzien van de samenhang van dit beleids-

onderdeel; overigens blijven alle bewindslieden verantwoordelijk voor die onderdelen die tot hun portefeuille behoren.

In de nota komen drie onderwerpen aan de orde die voor een belangrijk deel op het terrein van justitie liggen. ± jeugdcriminaliteit, waarover de staatssecretaris inmiddels een vervolgnotitie heeft uitgebracht; ± drugs, waarover het kabinet in september een afzonderlijke nota heeft doen verschijnen; ± toezicht, waarover u nog een nadere nota tegemoet kunt zien.

Opsporing en vervolging maken geen deel uit van het begrip integrale veiligheidsbeleid. Zij behoren tot de strafrechtelijke keten, onder verantwoordelijkheid van de minister van Justitie. Uiteraard dragen zij wel bij aan het algemene veiligheidsbeleid. Afstemming over de opsporing van vervolging vindt voornamelijk op lokaal niveau (driehoeksoverleg) plaats. (zie Nota Veiligheidsbeleid 1995±1998 (Kamerstuk 24 225, nrs. 1 en 2, pag. 30 en 31).

Vraag van het lid **Boogaard** (Groep-Nijpels) Korte weergave vraag: deelt de minister de stelling dat als niet fors wordt geïnvesteerd in jeugdcriminaliteitsbestrijding er Amerikaanse toestanden ontstaan.

Ik ben het met de vragensteller eens dat er fors in de criminaliteitsbestrijding van jeugdigen moet worden geïnvesteerd.

Ik ben van mening dat dit Kabinet dat ook doet. Op basis van het advies van de Commissie Van Montfrans is in de nota veiligheidsbeleid een interdepartementaal plan van aanpak opgenomen. Delen hiervan komen door middel van actieprogramma's in de grote steden tot uitvoering. Daarnaast heeft de staatssecretaris van Justitie begin deze maand een notitie jeugdcriminaliteit aangeboden waarin specifiek de acties op het justitiële worden weergegeven.

Ik ben echter niet geneigd te veronderstellen dat ons hier Amerikaanse toestanden te wachten staan. Daarvoor zijn de maatschappelijke en culturele verschillen tussen de Verenigde Staten en Nederland te groot. Ik wijs op het vuurwapenbezit bij 83% van de jeugddelinquenten in de VS. Hiermee wil ik overigens geenzins zeggen dat groepsvorming

van jeugdigen delinquenten ons geen zorgen zou moeten baren. Wij zijn daarop alert en bijvoorbeeld de aanpak «harde kern» houdt hier expliciet rekening mee.

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Verzoek om knelpuntennotitie terzake van arbeids- en ontslagrecht.

Reeds geruime tijd is bij de Eerste Kamer een wetsvoorstel herziening van het ontslagrecht in behandeling (nr. 21 479). Dit wetsvoorstel beoogt op een aantal onderdelen het huidige ontslagrecht te versoepelen: bijv. contracten voor bepaalde tijd, opzegtermijnen.

Meerdere malen is er door dit en het vorige kabinet aangedrongen op aanvaarding van het wetsvoorstel in verband met de positieve effecten op (flexibilisering van) de arbeidsmarkt. Ook VNO/NCW ondersteun(d)en het wetsvoorstel. De Eerste Kamer, o.a. de fractie van de VVD, wilde echter eerst inzicht hebben over het totale ontslagrecht alvorens een uitspraak te willen doen over het voorliggende wetsvoorstel.

Dit heeft ertoe geleid dat het kabinet het ontslagrecht betreft in de bredere discussie over flexibiliteit en zekerheid. De betreffende nota zal naar verwachting eind november van dit jaar worden uitgebracht. Indien de politieke wens bestaat om, vooruitlopend op de effectuering van de voorstellen die in de nota flexibiliteit en zekerheid zullen worden genomen, nu reeds stappen ter versoepeling van het ontslagrecht te zetten, dan zou dit kunnen door het wetsvoorstel dat nu bij de Eerste Kamer ligt, te aanvaarden. Vervolgens is er nog alle ruimte om in het kader van de discussie over flexibiliteit en zekerheid verdergaande versoepelingen in overweging te nemen.

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Welke wetgevings-initiatieven zal de MvJ ontplooiën en wanneer t.a.v. verbetering van de Plukze-wetgeving.

Het WODC doet thans onderzoek naar de werking en de uitvoering van de Plukze-wetgeving die in 1993 in werking is getreden. De aard van de te onderzoeken materie brengt langlopend onderzoek mee. Zo is bij de introductie van de mogelijkheid van een strafrechtelijk financieel

onderzoek reeds onder ogen gezien dan zo'n onderzoek enkele jaren kan duren. Ook voordat een onherroepelijke uitspraak is verkregen en duidelijkheid is ontstaan over de uiteindelijke executie en het verhaal op de vermogensbestanddelen van de veroordeelde, zal de nodige tijd verstrijken.

Om deze reden is ervoor gekozen om de wetgeving over een periode van 5 jaar te evalueren (zie memorie van toelichting bij het wetsvoorstel 21 504).

Aan de hand van de uitkomst van de evaluatie die in 1998 wordt verwacht zal ik bezien of aanpassing van de wetgeving noodzakelijk is.

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Bureaus taakstraffen klagen openlijk over projectmoeheid. Dit staat op gespannen voet met de groei van het aantal werkstraffen met 10%.

De grote toename van het aantal werkstraffen de laatste jaren heeft twee oorzaken. Ten eerste de reguliere, geplande toename van het aanbod van werkstraffen en ten tweede het besluit van de minister-raad in augustus 1992 om de aanpak voor fiscale en sociale zekerheids-fraude te intensiveren. Bij veel fraudezaken is een werkstraf als sanctie opgelegd. Als gevolg daarvan werd een grote druk gelegd op de capaciteit van de werkstrafprojecten. Naar aanleiding daarvan zijn voorstellen geformuleerd voor de afdoening van extra werkstraffen. Dit heeft geleid tot het opzetten van speciale werkprojecten in groepsverband bij landschapsbeheer of gemeenten. Tevens zijn bij reclasse-ring per hofressort projectenwerwers aangesteld. Inmiddels zijn er voldoende plaatsen voor de uitvoering van werkstraffen beschikbaar. De komende jaren wordt door middel van intensieve werving het aantal reguliere projecten uitgebreid en meer groepsprojecten opgezet.

Onderstaand een overzicht van de ontwikkeling van het aantal taakstraffen in de afgelopen vijf jaren:

	1990	1991	1992	1993	1994
jeugdigen	2.776	2.666	3.248	3.594	3.979
volwassenen	6.626	7.159	8.608	10.035	12.171
totaal	9.402	9.825	11.856	13.629	16.150

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Beleid ontwikkelen om maatschappelijke weerbaarheid te verhogen daarvoor onderzoek naar aard en kwaliteit justitiële diensten

Tot onze signalerende functie behoort zeker ook het volgen en analyseren van de vraag naar justitiële diensten en het oordeel erover van de consumenten. Ik wijs bijvoorbeeld op de Politiemonitor. In het onderzoekprogramma zal voor dergelijke consumentenonderzoek blijvend plaats worden ingeruimd.

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Is de geloofwaardigheid bij met name lichte leerstraffen ± leerstraf arbeidstraining ± nog wel voldoende? Laatst uren van een taakstraf worden niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van een reactie.

Voor jeugdigen worden korte leerstraffen toegepast; veelal worden deze leerstraffen toegepast voor 14 en 15 jarigen en bij minder ernstige delicten. Overigens staat het de rechter vrij naast een leerstraf een werkstraf op te leggen, hetgeen vaker gebeurt. Voor 16- en 17-jarigen zijn inmiddels zwaardere leerstrafvormen beschikbaar, die een tijdsinvestering vergen van 3 maanden tot 6 maanden. De toepassing van leerstraffen voor jong-volwassenen is van recente datum en in aanvang werden ook korte leerstraffen toegepast. De laatste jaren is het beleid erop gericht voor jong-volwassenen alleen zwaardere leerstrafvormen te ontwikkelen. Korte leerstraffen zullen als module opgaan in een langere, zwaardere leerstraf. Met betrekking tot voortijdig beëindigde taakstraffen, die in principe in aanmerking komen voor omzetting in een vrijheidsstraf, zijn in het verleden vaak lokaal afspraken gemaakt tussen reclasse-ring en het OM, inhoudende dat het OM ook daadwerkelijk een vordering tot omzetting bij de rechter doet. Inmiddels worden daarover ook op landelijk niveau afspraken met het OM gemaakt.

Vraag van het lid **Vos** (VVD): Korte weergave vraag: Wat is bewustmaken OM van eigen pedagogische betekenis? Wat kan OM bijvoorbeeld doen met criminelen onder de 12 jaar?

De pedagogische betekenis van het handelen van het OM betreft in eerste instantie het verkorten van de afdoeningstijd bij vervolging van jeugdigen. Het streven naar vroegtijdig snel en consequent handelen van politie en justitie is gebaseerd op pedagogische inzichten dat tussen gedrag en reactie een zo kort mogelijk periode moet verstrijken zeker voor jongeren. Over de vraag hoe op delinquent van onder 12-jarige gereageerd moet worden wordt overlegd gepleegd tussen de politie, de raad voor de kindbescherming, Halt Nederland en het OM. De rol van het OM is hierbij in ieder geval om de goede rechtsgang te bewaken.