

## Noten

Noot 1 (zie blz. 1161)

Interpellatievragen van het lid **Bremmer** (CDA) aan de minister van Justitie inzake de ontsnapping uit de Dr. S. van Mesdagkliniek.

1

Was u, toen u besloot de zware crimineel Kröger naar een TBS-kliniek over te plaatsen, op de hoogte van het feit dat hij in Duitsland ook al met het middel van een hongerstaking had geprobeerd justitie te chanteren? Is in dit stadium contact gezocht met de Duitse justitiële autoriteiten? Zo ja, wat was hun oordeel?

2

Hoe kan worden verklaard dat op 24 januari 1996 het beroepschrift tegen de weigering betrokkene over te plaatsen van de TEBI naar een TBS-inrichting ongegrond werd verklaard, terwijl hij al op 18 januari ter observatie naar de FOBA was overgeplaatst, en u op 14 februari alsnog tot overplaatsing naar de Van Mesdagkliniek besloot? Kortom: wat veranderde er in die korte tijd aan de geestesgesteldheid van Kröger dat overplaatsing ineens wél noodzakelijk was?

3

Had het gezien de voorgeschiedenis van dit geval, niet voor de hand gelegen deskundigen die eerder bij de zaak Kröger betrokken waren geweest, zoals het parket in Arnhem, de Raad voor de strafrechttoepassing en het Pieter Baacentrum, bij de overplaatsingsbeslissing te betrekken?

4

Wat wilde Kröger exact met zijn hongerstaking afdwingen en wanneer beëindigde hij zijn hongerstaking? Is materieel aan zijn eisen voldaan door overplaatsing naar een TBS-inrichting?

5

Waarom leidde de keuze tussen leven of dood (in dubio pro vitae) tot overplaatsing naar een TBS-inrichting, en niet tot een voortzetting van de behandeling van de blijkbaar in levensgevaar verkerende Kröger in het penitentiair ziekenhuis in Scheveningen, dan wel tot terugkeer naar TEBI? Anders gezegd: wat kon men in de Van Mesdagkliniek doen om betrokkene in leven

te houden, wat men in Scheveningen dan wel in Vught niet kon?

6

Is het beveiligingsniveau van de VIC in de TBS-inrichting gelijk aan dat van de EBI in Vught, die zoals bekend een gevangenis binnen een gevangenis is?

7

Had de directie van de Van Mesdagkliniek dan wel van DJI kunnen en moeten onderkennen dat de plaatsing van Kröger in de Van Mesdagkliniek voor u onlosmakelijk verbonden was met het verblijf van betrokkene op de VIC-afdeling, ook na een verlengingsbeslissing? Zo ja, hoe heeft u dat duidelijk gemaakt? Indien deze opdracht op schrift is gesteld, wilt u deze dan aan de Kamer doen toekomen?

8

Welke maatregelen gaat u nemen om de besluitvorming en de communicatie rond de overplaatsing van extreem (vlucht)gevaarlijke criminelen tussen en binnen de inrichtingen beter te doen verlopen?

9

Wilt u Kröger na zijn uitlevering door België onmiddellijk terugplaatsen in de EBI?

Noot 2 (zie blz. 1228)

### Kilometerbelasting

Nederland heeft, als land met het meeste asfalt en de meeste auto's per km<sup>2</sup>, behoefte aan een systeem waarmee de automobieliteit daadwerkelijk kan worden teruggedrongen. Aansluitend op de plannen van staatssecretaris Vermeend moet, naar het oordeel van de RPF-fractie, worden gestreefd naar een verandering van de grondslag van de Motorrijtuigenbelasting (MRB). Deze belasting wordt nu geheven op grond van het gewicht van de auto. Dit zou moeten veranderen in een vast bedrag, gerelateerd aan het brandstofverbruik van de auto, verhoogd met een variabel bedrag dat afhankelijk is van het jaarlijks aantal verreden kilometers: de kilometerbelasting. Door de koppeling aan het brandstofverbruik wordt het bezit van een zuinige auto gestimuleerd. De variabele kilometerbelasting bevordert selectief *autogebruik*. Wat de nadere

uitwerking betreft, is te denken aan gematigd tarief voor de eerste 5000 km, terwijl elke volgende 2500 km. in een hoger tarief valt. Op die manier wordt niet het autobezit ontmoedigd maar het autogebruik. Zo wordt voorkomen dat autorijden op den duur alleen nog voor de hogere inkomensgroepen is weggelegd. Net als bij de aangifte van de Inkomstenbelasting dient bij een «kilometerbelasting» jaarlijks aangifte te worden gedaan van het aantal verreden autokilometers. Om een fraudebestendig systeem te realiseren zal moeten worden gedacht aan de introductie van een digitale tachograaf, die in het beroepsgoederenvervoer al lange tijd in gebruik is. De registratieschijf kan jaarlijks bij de APK-keuring worden vervangen en aan de belastingdienst worden overlegd.

Ten opzichte van elektronische tolheffing heeft de kilometerbelasting een groot aantal voordelen. Zo geldt de belasting in het hele land en voor alle auto's. Voor het in beginsel eenvoudige aangiftesysteem hoeft geen apart administratie- en invorderingsapparaat te worden ontwikkeld. De belastingdienst kan deze taak uitvoeren. De doelstelling «terugdringing van de automobieliteit» komt daadwerkelijk binnen bereik. Immers, via de variabele kilometerbelasting kan de schaarse ruimte en het schaarse milieu een reëlere prijs worden gegeven. Personenverkeer zou hierbij zwaarder kunnen worden belast dan zakelijk verkeer. Daarnaast is een regionale tariefsdifferentiatie denkbaar. In sommige streken – met name op het platteland – is nu eenmaal vaak geen volwaardig openbaar vervoer aanwezig en kan bijvoorbeeld een lager tarief gelden. Overigens zou een impuls van het collectief vraagafhankelijk vervoer juist in die regio's moeten leiden tot terugdringing van het autogebruik. De kilometerbelasting voorkomt verder een toename van het sluipverkeer. Alle kilometers worden immers «afgerekend», of nu op een snelweg of op een B-weg wordt gereden. En tenslotte, door het belasten van verreden auto-kilometers kan de discussie over de gevolgen van accijnsverhogingen van motorbrandstoffen in de grensstreek voor eens en voor altijd tot het verleden behoren. Van

prijsverschillen door uiteenlopende accijnzen hoeft immers geen sprake meer te zijn. Overigens zal voor buitenlanders die hier langere tijd verblijven een aangepast regime moeten gelden, bijvoorbeeld in de vorm van een vignet.

Noot 3 (zie blz. 1233)

Interpellatievragen van het lid **Rosenmöller** (GroenLinks) aan de minister-president en de staatssecretaris van Financiën over pensioenregelingen europarlementariërs.

1  
Bent u op de hoogte van de aanvullende, vrijwillige pensioenregeling bovenop de nationale pensioenregeling van europarlementariërs?

2  
Vindt u het gerechtvaardigd dat tweederde van het maandelijks pensioenbedrag van 4500 gulden afkomstig is uit de begroting van de Europese Unie en daarmee van de Europese belastingbetaler?

3  
Is het waar dat het resterende derde deel van de premie door de leden, die deelnemen aan het fonds, zelf wordt betaald, maar dat dit premiedeel wordt ingehouden van de onbelaste algemene onkostenvergoeding die bedoeld is voor het dekken van kantoor, telefoon- en portokosten en voor kosten van reizen binnen de eigen lidstaat? Zo ja, wat is hierover uw oordeel?

4  
Is het waar dat voor (sommige) Nederlandse leden van het Europees parlement dit deel van de premie al dan niet geheel aftrekbaar is voor de belastingen? Hoe luidt de regeling exact?

5  
Is het waar dat als één van de leden uit het fonds stapt hij of zij direct weer kan beschikken over de in de voorafgaande jaren opgebouwde premie? Zo ja, is er dan wel sprake van een pensioenfonds in de zin van de Pensioen- en spaarfondsenwet?

6  
Is het waar dat het vermogen van het fonds deels wordt belegd in Franse kernenergiebedrijven?

7  
Deelt u de opvatting dat er geen enkele reden is om voor EP-leden andere, lees: voordeligere, constructies te laten bestaan dan voor andere burgers in ons land?

8  
Deelt u de mening dat het onterecht is dat gemeenschapsgeld gebruikt wordt voor een aanvullende, vrijwillige pensioenvoorziening? En acht u het moreel aanvaardbaar dat zo'n 400 van de ruim 600 europarlementariërs zichzelf, grotendeels op kosten van de Europese belastingbetaler, deze aanvullende pensioenuitkering in het vooruitzicht stellen?

9  
Heeft u kennisgenomen van het feit dat het Europees Parlement vooralsnog, gezien haar resolutie tijdens de oktoberzitting te Straatsburg, geen einde aan deze regeling wil maken?

Noot 4 (zie blz. 1287)

## 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 1998 (25 600 XII)

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA):  
Kan de minister eens informatie verschaffen over het systeem van gratis OV, zoals dat in Hasselt (B) is ingevoerd?

In Hasselt is behoudens een beperkt vast bedrag per jaar een systeem van gratis openbaar vervoer ingevoerd, in combinatie met diverse vormen van flankerend beleid, zoals parkeerbeleid en het afsluiten van de binnenstad voor autoverkeer. Wanneer uit deze combinatie van maatregelen positieve effecten op het gebruik van het openbaar vervoer voortvloeien, dan is maar zeer de vraag of de effecten kunnen worden toegerekend aan de afzonderlijke maatregelen. Ik ben zelf overigens geen voorstander van gratis openbaar vervoer. Als zodanig is het mobiliteitsbevorderend. De vraag naar openbaar vervoer neemt sterk toe omdat de reizigers geen reële prijs betalen, terwijl met name

10  
Deelt u de opvatting dat gezien de jarenlange voortslepende discussie over de presentiegelden en reële reiskostenvergoedingen, het zo goed als uitgesloten moet worden geacht dat het Europees Parlement zelf een einde maakt aan deze zeer lucratieve pensioenvoorziening?

11  
Is de minister-president gezien de medebegrotingsverantwoordelijkheid van de Nederlandse regering in de Raad van Ministers bereid een initiatief te nemen om de impasse rond dit fonds te doorbreken en aan de bevoordeling een eind te maken?

12  
Is de staatssecretaris bereid een einde te maken aan de regeling omtrent de aftrekbaarheid van de premie die de leden betalen van de onbelaste onkostenvergoeding?

reizigers worden aangetrokken die voorheen andere modaliteiten dan de auto namen. In EU-verband is gekozen voor de lijn de kosten van de mobiliteit zowel voor de directe als de externe kosten meer in rekening te brengen bij de reiziger. In Hasselt betaalt de reiziger maar 10% van de kosten. Het deel dat de gemeente moet bijleggen is dus relatief klein. De situatie in Nederland is wezenlijk verschillend met die in Hasselt. In Nederland betaalt de reiziger gemiddeld ongeveer 35%. Bij een kostenniveau van ongeveer 3 miljard gulden zou dit een extra belastinguitgave van ruim 1 miljard gulden betekenen, nog afgezien van kosten die gemaakt moeten worden voor een hoger gebruik. Dat geld is er niet.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA):  
Een groot probleem blijven nog steeds de lange procedures en de stroperigheid van de besluitvorming.

Ondanks alle mooie voornemens in SWAB en de passage sin de ICES brief heeft ons nog steeds geen voorstel bereikt. Het gaat niet alleen om strategisch relevante ruimtelijke beslissingen – wij kiezen in dit opzicht voor een lex specialis – maar ook om een wettelijke regeling voor de normale investeringsprojecten. Wij roepen het kabinet op om zo snel mogelijk met concrete voorstellen te komen om de procedures sneller te laten verlopen en ze beter op elkaar af te stemmen. Doet het kabinet dit niet, dan zal de CDA-fractie nadere initiatieven ontwikkelen?

De heer Reitsma verzoekt het kabinet te komen met een wettelijke regeling voor normale investeringsprojecten. Hierop kan ik meedelen dat de huidige procedures op grond van de Tracéwet en recente ervaringen met de verkenningen van grote projecten als de Tweede Maasvlakte en TNLI in principe voldoende mogelijkheden bieden voor een gedegen en snelle afhandeling. Dit betekent overigens niet dat er geen verbeteringen mogelijk zijn.

Voor dergelijke verbeteringen worden voorstellen ontwikkeld naar aanleiding van de evaluatie van de Tracéwet. Ook wordt in interdepartementaal verband gewerkt aan verbeterings- en versnellingsvoorstellen, zowel op procesmatig als bestuurlijk-juridisch gebied, voor de besluitvormingsprocedures over infrastructuurprojecten in twee ICES-werkgroepen en is er een IBO-werkgroep gestart naar aanleiding van de motie-Van Heemst over de wenselijkheid van een afweegkader voor infrastructuur. Ik streef ernaar de resultaten hiervan nog voor de komende verkiezingen en kabinetsformatie in 1998 gereed te hebben.

Voor de mening van het kabinet over de lex specialis en de besluitvorming over grote projecten, verwijs ik u naar de brief die 18 juli jl. naar de Kamer is gezonden naar aanleiding van de motie-Hofstra. Voorts vindt op 3 december a.s. een algemeen overleg met uw Kamer plaats over zowel deze brief als het WRR-kabinetsstandpunt inzake de besluitvorming over grote projecten. Ik zou in dat verband dan ook graag verder willen praten met uw Kamer over de door het kabinet gedane voorstellen.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Voor de Maasvlakte moeten we zoeken naar een omzetting van de concurrentie tussen Rotterdam en Antwerpen in een nieuwe complementaire verhouding en de ontwikkeling van een sterke Rijn-Scheldedelta.

Op een aantal concrete punten is er overleg en samenwerking tussen beide havens. Het betreft hier veelal het samen optrekken in win-win situaties en het uitwisselen van gegevens en samenwerking op het niveau van individuele bedrijven. Overigens vind ik een zekere mate van concurrentie nog steeds heel gezond. Het brede overleg in RSD (Rijn-Schelde-Delta) verband levert daarom tot nu toe slechts globale structuurschetsen op. Samenwerking zal primair door de meest betrokken partijen, Rotterdam en Antwerpen, actief moeten worden gesteund en ingevuld. Vanuit Antwerpen zijn er, voor zover mij bekend, nog geen concrete suggesties gedaan. Aan een samenwerking op grote schaal tussen havens binnen Europa zijn we nog niet toe. Tenslotte zie ik niet dat Antwerpen een alternatief zou kunnen ontwikkelen voor de oplossing van het ruimte tekort in de Rotterdamse haven dat past binnen het Nederlandse beleid ten aanzien van de mainportontwikkeling van Rotterdam.

Het lid **Reitsma** (CDA) verwacht van het kabinet een visie over de mogelijke uitbreiding van de Maasvlakte.

Het kabinet is voorstander van een versterking van de mainport Rotterdam, zowel economisch als qua leefomgeving. Erkend wordt dat er een ruimtetekort dreigt voor economische activiteiten, waardoor ook de kansen op kwalitatieve versterking in het gedrang komen. Deze problematiek staat reeds op de kameragenda van 4 december naar aanleiding van de kabinetsbrief van 11 juli 1997 inzake de te volgen PKB+ procedure. Voor de stellingname van het kabinet ten aanzien van de concretere vragen over de aanvang van het ruimtetekort en de visie op de mainport Rotterdam verwijs ik u kortheidshalve naar de kabinetsbrief. Het is wat betreft de PKB «Mainportontwikkeling Rotterdam» (PMR) nog te vroeg om

vast te stellen of een lex specialis meerwaarde heeft.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Worden er wel voldoende middelen uitgetrokken voor de chipkaart?

De ontwikkeling en invoering van een elektronisch kaartsysteem in het OV is in principe een taak van de bedrijfstak zelf. De investeringen die voor een dergelijke bedrijfsmatige investering nodig zijn, zullen derhalve in principe door de bedrijfstak gedragen moeten worden. Vooralsnog is het niet geheel duidelijk hoe hoog de kosten van de invoering van een chipkaart in het OV zullen zijn. De samenwerkende vervoerbedrijven hebben in een eerder stadium een ruwe schatting van 500 à 600 mln gulden gegeven, maar het lijkt erop dat zij, mede op basis van kennis uit het buitenland, met een nieuwe, beduidend lagere kostenraming zullen komen. De werkelijke kosten hangen onder andere af van de te maken keuzes ten aanzien van de te gebruiken technologie, het reisconcept, de betaalwijze en het al dan niet uitgeven van een OV-specifieke kaart. Daarnaast is het zo dat de markt een aantal nieuwe initiatieven heeft getoond, waardoor er keuze gaat ontstaan tussen meerdere kaartsystemen en reisconcepten. Verkeer en Waterstaat is momenteel in overleg met de decentrale overheden en de bedrijfstak om te komen tot afspraken rond nationale kaart-integratie.

Slechts wanneer de systeem-specificaties bekend zijn, kan er inzicht komen in de kosten van een elektronisch kaartsysteem. Op dat moment zal V&W zich beraden over de verdere rol in dit ontwikkelingsproces en over een eventueel eigen financieel aandeel hierin. Een eventuele investering in een OV-chipkaart zal dan afgewogen worden tegen de kosten en baten van andere investeringen.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Is de minister bereid maatregelen te nemen opdat de fiets een volwaardiger positie krijgt in het verkeersvervoersbeleid?

Het Ministerie heeft er 7 jaar stevig aan getrokken om de fiets een volwaardige positie te geven in het verkeers- en vervoersbeleid. Het evaluatie- en eindrapport van het

Masterplan Fiets, waarin de resultaten, de doorwerking en de effecten van die inspanningen worden besproken, zal binnenkort aan de Kamer worden toegestuurd. Bij de activiteiten als vervolg op het Masterplan Fiets is het belangrijk de andere partijen (Gemeenten, Provincies, consumentenorganisaties, andere Ministeries) te betrekken. Daarover zal in 1998 overleg met die partijen worden gevoerd. Dat dient ertoe te leiden dat fietsbeleid volledig wordt ingebed in beleid van alle overheidslagen, maar dat het daarbinnen nog wel als specifiek taakveld herkenbaar blijft. Dat geldt ook als het gaat om de in het VERDI-Convenant aan het rijk toegewezen taken op het gebied van stimulering, kennis, innovatie en wetgeving.

In dit verband wil ik ook wijzen naar het Startprogramma Duurzaam Veilig, waarover ik, samen met IPO, Unie van Waterschappen en VNG, op 1 juli jl. Een intentieverklaring getekend heb. Veel elementen van dat programma (omvorming woonwijken tot 30 km-gebieden, omvorming buiten gebied tot 60 km-zones, bromfiets op de rijbaan, voorrang op verkeersaders annex voorrang fietsers van recht) zijn (mede) gericht op bescherming en positieverbetering van fietsers en voetgangers. Zoals u weet ben ik bereid om 200 miljoen gulden bij te dragen aan dit Startprogramma (1998-2001).

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Welke mogelijkheden ziet de minister voor klantvriendelijk bouwen en onderhouden zodat de reiziger minder last heeft van buitendienstelingen?

Werken aan de bestaande spoorinfra gaat, mede onder invloed van veiligheidseisen, voor een deel ten kosten van de beschikbaarheid voor de reizigers en de vervoerders. Railinfrabeheer streeft er naar om deze periodes van geplande buitendienststellingen zoveel mogelijk te beperken. Men doet dit ondermeer door werkzaamheden te verschuiven naar de stille uren (zoals in de nacht en de weekeinden), maar ook door kleinere werkzaamheden tot grotere te combineren. Echter door het intensieve gebruik van het net zullen er altijd momenten zijn waarop het spoor niet beschikbaar is. Door een beleid van

duurzaam aanleggen te volgen, wat op termijn resulteert in minder onderhoud, kunnen deze perioden van niet beschikbaarheid op langere termijn verder worden teruggebracht. Ook zal het stap voor stap verwijderen van spoorwegkruisingen leiden tot minder onderhoud en storingen. Railinfrabeheer en Railned zijn momenteel bezig een onderhoudsmethodiek uit te werken wat reeds op kortere termijn tot minder buitendienststellingen moet leiden. De resultaten hiervan komen medio 1998 beschikbaar.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Is het niet beter dat de minister met voortvarendheid werkt aan een wettelijke aanpassing van de meetsystematiek op Schiphol?

In mijn brief van 3 oktober 1997 aan de Tweede Kamer over de gerezen problemen rond de handhaving van de geluidszones van Schiphol is reeds gemeld dat een groep deskundigen onder leiding van een onafhankelijke voorzitter ingesteld zal worden om op korte termijn de effectiviteit van de hele systematiek van handhaving (inclusief het meetsysteem) te toetsen en aanbevelingen te doen om het een en ander verder te optimaliseren. Hieraan wordt op dit moment invulling gegeven. Aan de groep deskundigen zal worden gevraagd op zo kort mogelijke termijn, in ieder geval nog voor het einde van dit jaar, de eerste resultaten beschikbaar te hebben.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Kan de minister een nader standpunt geven over de financiering van de twee mainportprojecten Schiphol en Maasvlakte 2? Aanleg zonder een verdere bijdrage uit de publieke middelen is toch niet mogelijk?

In de Projectbeslissing van de Verkenning ruimteprobleem in Rotterdam (VERM) is aangegeven dat «afhankelijk van de maatschappelijke kosten/baten-analyse in vergelijking met de bedrijfseconomische kosten/baten-analyse ook overheidsfinanciering in aanmerking komt». In de PKB+ «Mainportontwikkeling Rotterdam» (PMR) worden de mogelijkheden van financiering onderzocht. Dan zal ook aan publieke-private financiering aandacht worden geschonken. Bezien wordt welke publieke en

private kostendragers welke aandelen in de projectkosten zullen moeten dragen. Dan zal ook het karakter van de publieke betrokkenheid aan de orde komen. De huidige financiering van de mainport Schiphol is in het programma van financiële dekking meegenomen in de PKB Schiphol en Omgeving. Ten aanzien van de financiering van eventuele toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur wordt verwezen naar de binnenkort te verschijnen integrale Beleidsvisie.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Wat betekenen de conclusies uit de studie van Schiphol en Maastricht Aachen Airport voor het beleidsstandpunt van de minister t.a.v. het vliegveld Beek?

Op 5 november 1996 heeft het kabinet een brief gestuurd aan de Tweede Kamer waarin het nachtvluchtenbesluit is uiteengezet. Daarbij is ook aangegeven dat er nog een normale aanwijzingsprocedure doorlopen moet worden inclusief milieu-effectrapportage. In die brief is opgemerkt dat ook de economische gevolgen van het kabinetsbesluit in kaart zullen worden gebracht.

Op 6 december 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de beide directies van Amsterdam Airport Schiphol en Maastricht Aachen Airport verzocht na te gaan welke kansen er zijn om, binnen de randvoorwaarden van het Kabinetsbesluit, aan het beoogde samenwerkingsscenario gestalte te geven. De directie en de Raad van Commissarissen van de luchthaven Maastricht Aachen Airport hebben, in samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol, de resultaten gepresenteerd van hun onderzoek naar de gevolgen van het nachtvluchtenbesluit van het kabinet. De bevindingen van het onderzoek van de directies van MAA en AAS worden voornamelijk door het Kabinet voor kennisgeving aangenomen, omdat er onderzoeken zijn gestart waarin deze bevindingen worden geverifieerd.

De aanwijzingsprocedure – voor de nachtvluchten – is inmiddels zover gevorderd dat de startnotitie van de milieu-effectrapportage in de inspraak is geweest en dat de commissie voor de MER er een advies over heeft uitgebracht. De

ministers van V&W en VROM zullen binnenkort – als «Bevoegd Gezag» – de richtlijnen voor het MER bekend maken. Daarna kan de luchthaven – als «initiatiefnemer» – beginnen met het daadwerkelijk opstellen van het MER. In het kader van het MER en het economisch onderzoek zullen de bevindingen van de directies van beide luchthavens geverifieerd worden. Verwacht wordt dat de studies naar de milieu- en de economische effecten in het voorjaar van 1998 worden afgerond.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Stand van zaken motie 25 000 XII nr. 19 van Van Gijzel c.s. inzake scenariostudies?

Thans wordt gewerkt aan het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer tot 2030. De Tweede Kamer heb ik reeds toegezegd de resultaten daarvan in de vorm van een concept van het derde Structuurschema Verkeer en Vervoer in het najaar van 1999 aan de Kamer aan te bieden. Ten behoeve van dat beleid ben ik voornemens een jaar een nota uit te brengen aan de hand waarvan een maatschappelijke discussie over het te voeren beleid kan worden gevoerd. In deze nota zullen verschillende perspectieven opgenomen zijn voor het verkeer en vervoer. Deze perspectieven, door u scenario's genoemd, zullen als horizon 2030 hebben. Om de perspectieven op te kunnen stellen, vindt thans een omgevingsverkenning plaats. Ik acht een zorgvuldige en degelijke werkwijze van belang en betrek de andere relevante overheden, zowel nationale als decentrale, bij de ontwikkeling hiervan. Aan de uitvoering van uw motie wordt dus gewerkt.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links): Houdt de minister vast m.b.t. de onderhandelingen tussen de EU en Zwitserland aan de verboden voor vrachtwagens boven 28 ton, nachttransport en weekendverboden?

De Europese Commissie is nog steeds met Zwitserland aan het onderhandelen om tot een akkoord te komen waarin de limiet van de 28 ton uiteindelijk zal worden opgeheven. Zoals het er nu naar uitziet, kunnen vrachtwagens tot maximaal 40 ton vanaf 2005 vrij in en door

Zwitserland rijden. Tot die tijd zal op basis van contingenten met 40 tonners in en door Zwitserland gereden kunnen worden. Het aantal contingenten moet nog uitonderhandeld worden. De nachtverboden zullen door Zwitserland gehandhaafd blijven. De Europese Commissie onderhandelt echter nog over het aantal uren waarin de nachtverboden van kracht zijn.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links): Ten aanzien van het plan «waterkering Eems» of ik in overleg met mijn Duitse collega ervoor kan zorgen dat dit plan in de ijskast gaat gezien de grote gevolgen voor natuur en milieu in de Eems-Dollard.

Door Duitsland is een MER over deze waterkering opgesteld en aan diverse instanties ter beoordeling toegezonden. De minister van VROM zal als coördinerend minister voor de milieu-effectrapportage namens het rijk antwoorden. Dat zal nog vóór eind volgende week moeten gebeuren. Een afschrift van deze brief zal naar de Kamer worden gezonden. Bij het Algemene Overleg over integraal waterbeheer op 2 oktober jl. had ik al begrepen dat de Kamer zeer geïnteresseerd is in nadere informatie over dit voorplan.

Ik heb de indruk dat de door Duitsland geleverde informatie omvangrijk, maar nog niet op alle punten voldoende is om tot een afgewogen standpunt te komen. Wij zullen naar verwachting dan ook aandringen op aanvullende informatie. Bovendien zal de Commissie mer nog een dezer dagen met haar advies komen.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links): Deelt de minister de opvatting van de minister-president, dat een extra milieubaan op Schiphol de meest waarschijnlijke uitkomst van het TNLI debat zal zijn?

Of het Kabinet kiest voor verdere groei van de luchtvaart in Nederland, zo ja onder welke voorwaarden en welke oplossingsrichtingen daarbij horen zijn onderwerpen van de Integrale Beleidsvisie TNLI, welke wij binnenkort in het Kabinet zullen bespreken. Even geduld nog.

Vraag van de leden **Rosenmöller** (Groen Links) en **Van 't Riet** (D66):

D66 vraagt te onderzoeken, wat de effecten van de handhaving van de milieugrenzen op de mainport tot de aanleg van de vijfde baan zijn. Ook de heer Rosenmöller vraagt naar de consequenties van de slotcoördinatie op de mainportdoelstelling.

Door het Kabinet wordt zeer binnenkort een beslissing genomen over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart op lange termijn. Het Kabinet heeft zich in dit verband afgevraagd op welke manier de lange termijn met de huidige situatie in lijn kan worden gebracht. Ideeën daarover zullen u dan ook binnenkort bereiken.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links): Uit de cijfers blijkt dat er minder gefietst wordt. Geeft dit de minister aanleiding actie te ondernemen?

De daling van het fietsgebruik betreft vooralsnog alleen 1996 en wordt hoofdzakelijk toegeschreven aan het recreatief fietsen. Een verklaring voor deze eenmalige daling is niet te geven. Als blijkt dat deze daling voortzet en overslaat naar utilitaire motieven, zal dit nader worden onderzocht.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links): Wanneer worden de apparaten aangepakt waarmee de radarcontrole kan worden omzeild?

Een radardetector is een apparaat waarmee radarsignalen worden ontvangen. Onderzocht is de mogelijkheid een verbod tot de verkoop en het gebruik van dergelijke apparaten in de wegverkeerswetgeving op te nemen. Bij dat onderzoek is gebleken dat het de voorkeur verdient om ten aanzien van een dergelijk verbod aansluiting te zoeken bij vergelijkbare verboden ten aanzien van andere zend- en ontvangstapparatuur. Thans vindt overleg met HDTP plaats om tot een verbodsregeling te komen. Daarvoor is het nodig dat de specificaties van alle in omloop zijnde apparaten worden bestudeerd. Een en ander gebeurt in samenwerking met Justitie. Weliswaar is er al enige tijd overheen gegaan, maar het onderwerp is zeker niet van mijn agenda verdwenen.

Vraag van het lid **Rosenmöller** (Groen Links):

- Wat is de stand van zaken uitvoering van de motie Rosenmöller met betrekking tot fietsvoorzieningen?
- Wat is het standpunt van de minister over de brief ENFB inzake gebrekkige fietsvoorzieningen?

Voor mijn reactie op de motie van de heer Rosenmöller over fietsvoorzieningen die vorig jaar bij de behandeling van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd aangenomen, verwijs ik u op de eerste plaats naar de brief die ik op 23 mei van dit jaar aan de Tweede Kamer heb gestuurd. Het werk aan de voorwaarden voor nieuwe stallingen bij stations waarvan ik in die brief melding maakte, is nu vrijwel afgerond. De voorwaarden zijn in concept voor commentaar voorgelegd aan organisaties van belanghebbenden (ANWB, Consumentenbond, Fietsersbond ENFB, Rover en VNG). De organisaties die commentaar hebben geleverd (Rover en ENFB) toonden zich in grote lijnen zeer tevreden met het concept. De voorwaarden zullen nu eerdaags door mij worden vastgesteld. Het vervolgonderzoek naar de gevolgen van deze voorwaarden voor bestaande stallingen zal in november van dit jaar van start gaan. In het voorjaar van 1998 zal dit onderzoek resulteren in een programma om de gebleken kwantitatieve en kwalitatieve achterstand bij bestaande stationsstallingen weg te werken. Op dat moment zal dan ook duidelijk zijn welke kosten met dit programma gemoeid zijn. Ik zal u daarover, zoals al eerder beloofd, dan uiteraard nader informeren.

Het lid **Blaauw** (VVD) informeert naar problemen van schippers om retourlading in Frankrijk te kunnen verwerven.

Ik heb recentelijk van enkele schippers een afschrift gekregen van brieven die zij verzonden hadden aan de Europese Commissie. De schippers beklagden zich bij de EU Commissarissen Van Miert en Kinnock over een discriminatoire behandeling op schippersbeurzen in Frankrijk. Ik heb inmiddels begrepen dat de Europese Commissie de zaak opneemt met de Franse autoriteiten. De stichting «Behouden Vaart» heeft

mij geschreven en op soortgelijke problemen gewezen. Ik wil de Europese Commissie in haar werkzaamheden nu niet te zeer voor de voeten lopen en wacht eerst de uitkomsten van die bevindingen af, maar informeel zal ik op ambtelijk niveau op het Franse transportministerie navraag laten doen naar de klachten.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Welke kostendekkingsgraad streeft men na en welke consequenties heeft dat voor de rijksbegroting?

Vanuit de adviezen van de commissie De Boer wordt nog immer een kostendekkingsgraadverbetering nagestreefd. Op grond van de analyses van McKinsey en de daarover gevoerde dialoog OV met bestuurders van decentrale overheden lijkt een kostendekkingsgraad van 50% in 2004 echter niet meer goed haalbaar. In de dubbel-doelstelling van de commissie De Boer is het accent nu iets meer op het genereren van vervoergroei gelegd, waarna de verbetering van de kostendekking zal volgen. Nog steeds ben ik van mening, dat het goed is dat de sector zo snel mogelijk voor minder dan 50% van de inkomsten afhankelijk is van subsidies, maar het moment waarop dat wordt bereikt, komt wellicht iets later te liggen. Voor de rijksbegroting heeft dat de consequentie gehad, dat de bezuinigingen van f 75 mln per jaar zijn teruggebracht tot f 35 mln per jaar – dat is een bedrag dat haalbaar is vanuit het perspectief van efficiencyverbetering. Bovendien houdt enige mate van bezuiniging nog uitzicht op verbetering van de kostendekking.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):  
– Kan de Zuid-Tangent «vertramt» worden of moeten we eerst wachten op de pilot Randstadrail?  
– Waarom niet Randstadspoor voor 300 miljoen in plaats van de peperdure Randstadrail?

De Zuid-Tangent wordt aangelegd voor een bus op basis van vervoerprognoses. Mocht het vervoer over de Zuid-Tangent zo omvangrijk worden dat de extra investeringen in rail gerechtvaardigd zijn en tevens dat een rendabele exploitatie goed is vorm te geven, dan is te zijner tijd «vertramming» een optie.

Waar het gaat om Randstadspoor is de stand van zaken dat de studies lopen. Of Randstadspoor er voor 300 miljoen kan liggen is nog niet duidelijk.

Dat hangt met name af van de vormgeving en de inpassingswensen. Een terughoudende opstelling ten aanzien van die punten van o.m. de regionale overheden is daarbij van belang. Of Randstadrail peperdure wordt is nog maar de vraag. Voorshands is de overeengekomen lijn gericht op functionele koppelingen tussen netwerken op de Zuidvleugel, waar bij het perspectief op veel duurdere fysieke koppelingen overigens niet uit het oog verloren wordt.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Moet het reizigerscriterium meewegen in de planning van infrastructuur? Kan het niet meer in de nacht? Zijn er geen nieuwe bouwtechnieken die hinder voor de reiziger verminderen?

Het reizigerscriterium zal in de planning van infrastructuur altijd zwaar meewegen onder erkenning van het feit dat bouwen aan infra – mede op grond van veiligheidseisen – in een aantal gevallen altijd wel hinder zal opleveren. Alleen 's nachts bouwen is onder andere vanwege de financiële consequenties niet wenselijk. Het wordt gedaan daar waar het strikt nodig is. Waar andere vormen van bouwen of het gebruik van andere bouwtechnieken tegen een acceptabele prijs uitkomst bieden worden deze vanzelfsprekend toegepast wanneer zij leiden tot minder hinder.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Is decentralisatie van het fietsbeleid naar de provincies niet beter om versnippering naar gemeenten te voorkomen?

Zie het antwoord op de vraag van de heer Blaauw of het niet beter is dat gelden voor de kleine infrastructuur naar de provincie gaan. Voor fietsbeleid geldt nog meer dan voor wegverkeersvoorzieningen dat de gemeente meestal het aangewezen niveau is.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Wat moet er worden gedaan nu de Planwet en Vervoer dit jaar niet meer aan de orde komt?

De nota naar aanleiding van het verslag d.d. 18 september 1997 heb ik deze week naar de Kamer verzonden. Er zijn mijns inziens dan ook geen belemmeringen mer om nog dit jaar de Kamerbehandeling af te ronden. Ik wil dan ook een beroep op u doen hieraan mee te werken. Ik wijs er daarbij op dat, nu u aan de behandeling van de Planwet ook de beslissing over de overheveling van de GDU naar de algemene fondsen heeft gekoppeld, ook deze overheveling anders dreigt te vertragen.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Opstapplateau voor gehandicapten in bussen. Er schijnt een richtlijn te komen over waaraan een bus moet voldoen, kan deze voorziening daarbij?

Momenteel is er in Brussel op Raadsniveau een voorstel aan de orde voor een richtlijn van de Raad betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend. Een belangrijk element in deze richtlijn zijn de voorschriften inzake de toegankelijkheid voor mensen met een beperkt bewegingsvermogen, met inbegrip van rolstoelgebruikers, tot bussen en toerbussen. Zo voorziet de richtlijn mede in de eis dat voertuigen die zijn ontworpen om als lijnbussen voor stads- en streekvervoer te worden geëxploiteerd, voorzien dienen te zijn van één van de gelimiteerd opgesomde instaphulpmiddelen, waaronder een rolstoellift.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Het wegvervoer heeft als het gaat om vervuiling een slechte naam. Toch wordt er veel aan gedaan. Daar is SELA 2, maar dat strekt zich niet uit tot het distributievervoer van de bestelauto. Toch zien we daar een grote groei, mede in het kader van stadsdistributie, wordt het niet tijd om ze mee te nemen?

Mijn collega van VROM heeft de SELA-2 regeling aangekondigd en bereid deze thans voor. Het VROM-beleid is erop gericht de reikwijdte te beperken tot de vrachtauto's, omdat in dit segment de meeste milieuwinst te boeken valt. Ik zal dit met mijn collega bespreken.

Overigens verwijs ik u naar mijn inspanningen in het kader van het Platform Stedelijke Distributie waarbinnen o.a. wordt gewerkt aan de ontwikkeling en de toepassing van een stil en schoon distributievoertuig.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Is er ruimte voor een overheidsbijdrage aan de kleinere havens?

Het budget van de huidige regeling Haveninterne projecten waarvan de reikwijdte beperkt is tot Rotterdam en Amsterdam (Grote Stedenbeleid) is nagenoeg geheel belegd met projecten. Het probleem is dat er vooralsnog geen financiële ruimte is voor verbreding en evenmin voor door de Nationale Havenraad voorgestelde nieuwe projecten.

Het lid **Blaauw** (VVD) heeft een reeks uitvoerige vragen gesteld over de recreatievaart en het gebruik van rode diesel in de recreatievaart.

De departementen van Financiën, Economische Zaken en Landbouw en Visserij zijn trekkers van dit onderwerp, danwel er ten nauwste bij betrokken.

Ik zal zo spoedig mogelijk naar de stand van zaken informeren en u dan schriftelijk antwoorden.

Het lid **Blaauw** (VVD) vraagt naar de stand van zaken omtrent de ontwikkeling van een kenniscentrum Verkeer en Vervoer.

Om te komen tot een duurzaam en concurrerend verkeer- en vervoersysteem in de toekomst, met goede ontwikkelingsmogelijkheden voor het bedrijfsleven is naar mijn mening bundeling en versterking van kennis en onderzoek in verkeer en vervoer dringend gewenst. In de nota Milieu en Economie is zo'n aanpak als zgn. boegbeeld uitvoerig beschreven. Zie hiervoor ook mijn antwoord op de schriftelijke vragen betreffende de begroting van V&W voor het jaar 1998.

Door mijn Ministerie wordt daar nu dus hard aan gewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat het moet leiden tot een bundeling en een kwaliteitssprong in kennis en onderzoek. Dat vraagt erom dat alle initiatieven op dit gebied elkaar versterken en dat ook duidelijk is hoe zij zich tot elkaar verhouden.

In overleg met zoveel mogelijk betrokkenen uit de kenniswereld en het bedrijfsleven worden nu de contouren van een kenniscentrum ingevuld. Doel ervan is tenslotte om met de betrokken partijen overeenstemming te bereiken over een door het centrum uit te voeren programma, over de aanpak ervan en over de financiering van het centrum. Daarvoor moet een concreet beeld van het kenniscentrum op tafel liggen.

Mijn lijn is nu om dit beeld te zien als binnen een jaar te realiseren perspectief en tegelijk met betrokken partijen in een groeitraject aan de slag te gaan. Dit betekent dat lopende initiatieven vanuit de mainports en zoals bedoeld in de nota «Connecting know how» van NDL, alsmede de voorstellen voor een VVI-onderzoeksprogramma (de «stuurgroep Laan») en de door de ICES genomen initiatieven in de kennisinfrastructuur, ter hand worden genomen.

Het bestuur van de stichting «Nederland Distributieland» heeft zich bereid verklaard aan deze lijn steun te willen leveren.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): De binnenvaart heeft nog veel meer potentieel, maar dan moeten er meer tri-modale terminals worden ontwikkeld, waarom een nieuwe spoorwegterminal bij Coevorden, en niet integreren met de waterweg-terminal Meppel, en hetzelfde voor Twente?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik ook naar mijn schriftelijke antwoord op kamervraag 38 van het MIT. Daar waar het mogelijk is, streven ook wij ernaar om mobiliteiten zoveel mogelijk op en multi-modaal knooppunt te combineren. Dit heeft natuurlijke voordelen v.w.b. investeringen op de termijn al en het maakt de keuzevrijheid voor verladers en vervoerders groter. Voorkomen moet evenwel worden dat om dit te bereiken teveel extra infrastructuur moet worden aangelegd. Ook kan niet voorbij gegaan worden aan het feit dat de karakteristieken van ladingstromen voor de binnenvaart soms wezenlijk verschillen van die voor het spoorvervoer.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): (Shuttles) Hoeveel gaat daar nu in als subsidie?

Bij de schriftelijke beantwoording van vragen over de begroting is gemeld dat voor shuttles richting Italië in het verleden aanloopsteun is verleend.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Kan de trein de concurrentie met de binnenvaart wel aan?

Spoor en binnenvaart bestrijken in het algemeen verschillende markten, afhankelijk van lading en afstand. Vaak kunnen spoor en binnenvaart goed naast elkaar bestaan, denk hierbij aan het traject Rotterdam-Antwerpen. In sommige gevallen blijkt spoor of binnenvaart op een specifiek traject uiteindelijk de meest geëigende modaliteit. In het algemeen merk ik echter niet dat spoor en binnenvaart in elkaars vaarwater zitten.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): In hoeverre staat NS Cargo in de etalage?

NS Cargo staat niet in de etalage. NS Cargo wil slechts samenwerkingsverbanden aangaan met andere partijen in het internationale goederenvervoer. Daarbij is het niet uitgesloten dat aandelen worden ondergebracht in het samenwerkingsverband.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Uitwijkhaven Lobith. Hr. Blaauw stelt dat de Bijland-variant de beste is van de 2 varianten (de andere is de Bijenwaard). Is de capaciteit van 70 ligplaatsen wel nodig? Optimalisering van de huidige haven De Bijland geeft zo 50 ligplaatsen, en is dat onder de huidige omstandigheden met de bekende trends niet voldoende?

De heer Blaauw doet het voorstel voor de uitwijkhaven Lobith de variant De Bijland te kiezen. Mijn diensten zijn op dit moment in bestuurlijk overleg met zowel de omliggende gemeente als de schippersvereniging Schuttevaer. Dat overleg is wat complex omdat de opvattingen nogal uiteen lopen. Het gaat daarbij niet alleen om het aantal ligplaatsen, maar ook om het ruimtelijk beslag, de kosten en de in- en uitvaart op de Rijn. Ik wil om de vraag van de heer Blaauw goed te kunnen beantwoorden de stand van zaken van dat overleg precies weten en ik verzoek

dhr. Blaauw dan ook ermee accoord te gaan, dat ik hem zo spoedig mogelijk schriftelijk op dit punt van een juist antwoord zal voorzien.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Is het niet beter dat de gelden voor de kleine infrastructuur naar de provincie gaan, die dan een prioriterende en verdelende rol kan uitoefenen?

In het convenant VERDI heb ik met de provincies en gemeenten afgesproken dat de gdu naar zowel het gemeentefonds als het provinciefonds wordt overgeheveld. De keuze voor overheveling naar beide fondsen is gemaakt omdat twee aspecten van groot belang zijn. Dat is enerzijds het feit dat de concrete uitvoering van infrastructurele maatregelen hoofdzakelijk door gemeenten wordt gedaan. Voor een deel gaat het ook om maatregelen met vooral een lokaal belang. Daarom is ervoor gekozen een deel van de middelen naar het gemeentefonds over te hevelen. Op die wijze zijn gemeenten voor de uitvoering van dat deel van hun beleid niet helemaal afhankelijk van andere overheden. Anderzijds hecht ik ook sterk aan een duidelijke plaats voor de maatregelen met een bovenlokaal belang, naast de noodzakelijke regionale/bovenlokale afweging en prioritering van projecten. De verkeers- en vervoerstromen waar wij in dit verband mee te maken hebben beperken zich nu eenmaal niet uitsluitend tot het lokale niveau. Om die reden heb ik ervoor gekozen ook een deel van het geld in het provinciefonds te storten. Op die manier kunnen beide overheden hun verantwoordelijkheden oppakken. Deze constructie maakt een intensieve samenwerking tussen de overheden wel noodzakelijk. Voor een deel van de aanleg van de kleine infrastructuur zijn gemeenten immers afhankelijk van de provincie, terwijl de provincie voor een werkelijk effectief en afgewogen beleid weer afhankelijk is van de medewerking van gemeenten. Het kader daarvoor wordt gegeven in de Planwet verkeer en vervoer. De Kamer heeft tot mijn verbazing besloten de Planwet dit jaar niet meer te behandelen.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Wat zijn de conclusies uit de evaluatie van het Masterplan Fiets?

Aan de evaluatierapportage van het project masterplan Fiets wordt thans de laatste hand gelegd. Deze evaluatie-rapportage vormt de basis voor het eindrapport Masterplan Fiets. In dit eindrapport zal verslag worden gedaan over de bereikte resultaten en de conclusie van het masterplan. Ik verwacht het eindrapport begin 1998 aan de Tweede Kamer toe te sturen.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Wonen en recreëren in Friesland, werken in de mainport, het zou een oplossing zijn voor vele problemen, en iedereen meer ruimte geven zonder dat de leefomgeving wordt aangetast, nog sterker die wordt verbeterd. Wat is de visie van de minister?

Persoonlijk kan ik de zienswijze van de heer Blaauw meteen onderschrijven. Voor u staat immers iemand die dat in de praktijk brengt. Maar er geldt ook een nuancering, want een verblijfplaats in die mainport – in dit geval de bestuursmainport Den Haag – hoort bij het verhaal. Juist om onnodige mobiliteit te voorkomen is een dicht bij elkaar gesitueerde woon- en werkplek van belang. Dat geldt ook voor de zienswijze van het kabinet ten aanzien van het algemene ruimtelijke beleid, maar daarover heeft u als Kamer vorige week uitgebreid met collega De Boer gedebatteerd.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Kan de minister laten uitzoeken welke tarieven de NS rekent voor informatie over reizigersaantallen en in welke verhouding deze tarieven staan tot tarieven die worden gerekend voor informatie van de overheid?

Ik zal NS vragen welke tarieven zij hanteert bij de beschikbaarstelling van de vermelde vervoer informatie.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD): Is de minister het met mij eens dat het feit dat er op het traject Leiden-Den Haag-Rijswijk-Schiedam een goederenpad beschikbaar is dat niet elk uur wordt gebruikt, geen reden kan zijn voor NSR om het aantal stoptreinen op dat traject in de dalperiode te verminderen?

Een goederenpad dat onregelmatig wordt benut brengt met zich mee dat een personentreindienst op het



moment dat de goederentrein wel rijdt, niet kan worden geboden. De beschikbaarheid van een goederenpad hoeft niet de enige reden te zijn om het aantal stoptreinen te verminderen. NSR heeft namelijk ingevolge het Overgangscontract Reizigersvervoer ruimte om in het voorzieningenniveau in te grijpen. NSR is overigens inmiddels wel gevraagd om een toelichting op deze frequentieverlaging in verband met de contractering van de eerste tranche treindiensten in het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid. Ik verwacht nog een antwoord van NSR.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):  
Mede gezien de uitspraak van de meervoudige kamer van de arrondissementsrechtbank van Amsterdam is het de vraag of hiermee de intenties van de amendementen Hofstra en Blaauw, van respectievelijk 1995 en 1996, op onjuiste wijze worden omzeild. Kan de minister nadere uitleg geven?

Ik kan de heer Blaauw melden dat de door hem genoemde begrotingscijfers, als het gaat om het te verwachten subsidiebedrag voor VVN voor 1998, gebaseerd zijn op de reguliere bijdrage minus de volledige cumulatieve taakstelling over de jaren 1996/1997 en 1998. Ik wil de heer Blaauw erop wijzen dat in de bijlage op de begroting rekening is gehouden met de uitwerking van het door hem ingediende amendement Blaauw, in die zin dat ik heb besloten de eerste tranche – de taakstelling 1996 zal ik maar zeggen – van de cumulatieve reeks structureel te schrappen. Dat betekent voor VVN dat zij in 1998 recht heeft op een subsidiebedrag van 7,2 miljoen ex loonbijstelling. Dat betekent dat VVN bijna de helft minder hoeft te bezuinigen. Uw suggestie dat de amendementen onjuist worden omzeild, is daarmee ook onterecht. Het bedrag van 7,2 miljoen is wat mij betreft juist heel goed te rijmen met de door u aangehaalde amendementen. Omdat uw amendement van 1996 zich niet heeft verzet tegen het kortingsaandeel in latere jaren, verwacht ik enige consistentie.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):  
Worden de extra kosten voor de versnelling van de 5<sup>e</sup> baan binnen de begroting verwerkt, dus ten koste

van andere zaken, of wordt aan extra geld gedacht?

Vooralsnog is het onduidelijk of er extra kosten met de versnelling van de 5<sup>e</sup> baan gemoeid gaan. Op dit moment is er een onderzoek gaande naar de effecten van deze versnelde aanleg, bijvoorbeeld met betrekking tot de versnelling van het isolatieprogramma. De periode waarin de isolatiewerkzaamheden zullen moeten worden uitgevoerd wordt korter en er staan per tijdperiode minder inkomsten (uit de geluidsheffing) tegen de uitgaven voor isolatie. De totale kosten hoeven dus niet toe te nemen.

Vraag van het lid **Blaauw** (VVD):  
«Bovendien worden er sinds 1 januari 1997 eisen gesteld aan de aannemers die Rijkswaterstaat inhuurt, deze moeten ISO-9001 of -9002 zijn gecertificeerd. Rijkswaterstaat zelf is echter niet gecertificeerd. ... Denkt de minister aan integraal kwaliteitsbeleid en hoe gaat zij dit invullen?»

Met de VVD-fractie ben ik van mening dat het van belang is dat het Ministerie een gelijkwaardige gesprekspartner is van de aannemerij. Door cursussen voor diverse Rijkswaterstaatfunctionarissen, voorlichting en voortdurende begeleiding wordt dit bevorderd. Voorts moeten alle RWS-diensten hun bedrijfsvoering, met name de Administratieve Organisatie (AO) toesnijden op het werken met kwaliteitsborging. Omdat de interne regelgeving voor kwaliteitszorg de diensten bewust ruimte geeft voor een eigen invulling, is afgezien van centraal geregisseerde integrale kwaliteitszorg. Vergelijkbare certificatie als bij het bedrijfsleven kan alleen maar aan de orde zijn bij «vergelijkbare» onderdelen van RWS en niet voor de gehele organisatie. Zo is de Bouwdienst inmiddels gecertificeerd en wordt nagegaan of andere onderdelen met ingenieursbureauactiviteiten hieraan moeten voldoen. Certificering in het bijzonder en kwaliteitszorg in het algemeen moeten regelmatig geëvalueerd worden.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66):  
Mijn fractie vindt dat de Rijksoverheid bij de ontwikkeling van lightrail

een meer coördinerende en stimulerende rol op zich moet nemen. Hoe denkt de minister erover om algemeen geldende criteria op te stellen waar lokale overheden mee kunnen bepalen of light rail wel of niet een optie is?

Ligt de pilot RandstadRail nog op schema? Denkt de minister erover de Hofpleinlijn aan te besteden? Deze pilot is alleen bedoeld om met lightrail materieel op bestaand spoor te rijden. Interessanter wordt het als straks de treinen de stad in kunnen rijden. De bedoeling op termijn is toch de integratie van systemen. Helaas mis ik dit toekomstbeeld in het convenant.

Inderdaad zijn mij al meer dan dertig initiatieven voor light rail bekend. Overigens gaat het meestentijds om initiatieven om te komen tot een goedkopere exploitatievorm op bestaand spoor. Als het gaat om initiatieven met infrastructuurconsequenties ondersteun ik de gedachte de aandacht voorlopig te richten op een beperkt aantal speerpunten. Verkeer en Waterstaat stopt momenteel veel effort in de ondersteuning van m.n. zes projecten: RandstadRail, Randstadspoor, Rijn-Gouwe, KAN, IGO-plus en Zuid-Limburg. Bij brief ontvangen uw Kamer zeer binnenkort de voortgang bij deze projecten (antwoord op motie Van Heemst c.s.; Tweede Kamer, 1996/1997, 25 003, nr. 9). Onlangs heb ik een nota vastgesteld, waarin onder andere criteria en kengetallen zijn opgenomen waarmee regionale en lokale overheden kunnen bepalen of lightrail een haalbare optie is. Deze beleidsnota wordt momenteel in de vorm van een brochure gedrukt. De brochure kan een handvat bieden bij de voorbereiding en toetsing van light rail plannen. Ik zal u deze brochure, zodra deze gereed is, toezenden.

De pilot RandstadRail ligt op schema: alles is erop gericht per medio 2000 de pilot operationeel te hebben. Conform de afspraken uit het convenant zal de stichting RandstadRail om een offerte voor de exploitatie van de pilot worden gevraagd. Vooralsnog is de keuze dus om niet aan te besteden. De pilot is inderdaad bedoeld om met light rail materieel op bestaand spoor te rijden. Beseft dient te worden dat de infrastructurale aanpassingen voor de eventuele

fysieke doorkoppeling in beide steden zeer duur zijn en een lange tijd van aanleg zullen vergen. Met de pilot en de functionele koppeling van systemen kan naar verwachting al op kortere termijn een behoorlijke stap in de richting van integratie van de drie betrokken OV-netten worden gedaan. In het convenant is die integratie juist onderstreept, terwijl de fysieke koppeling geenszins is uitgesloten.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Onderzoek doortrekking Magneettrein.

Het Kabinet zet in op corridorgerichte benadering, dit onderschrijven wij. De Oost-West corridor is in een vergoederd stadium. Noord-Zuid en Noord-Oost worden nader verkend. Bij de verkenning Noord-oost willen wij de mogelijkheid onderzocht hebben van doortrekking van de magneettrein Hamburg-Rotterdam.

Onderzoek naar de Noord-oost corridor, het internationale vervoer in de relatie Randstad – Hamburg/Berlijn, speelt een rol bij de planstudie-projecten die betrekking hebben op het spoorvervoer via de grensovergangen Zevenaar en Oldenzaal.

Bij brief van 2 oktober 1996 heb ik de Kamer medegedeeld dat een nadere studie zal worden verricht naar het strategisch belang voor Nederland van de verbindingen met Duitsland en Noord- en Oost Europa. In dat kader zal worden nagegaan welk kwaliteitsniveau en welk type verbinding, aanvullend aan de ontwikkeling van de HST-oost, in die richting noodzakelijk is. Hierbij zal ook het magneetbaansysteem worden onderzocht. Ik ben voornemens invulling te geven aan deze strategische studie in het kader van de voorbereiding voor SVV III.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): De minister heeft ons in 1995 toegezegd dat de consumentenbescherming en inspraak geregeld zou worden. Dat is nu nog steeds niet gebeurd. Zowel de politiek als de consument hebben nu onvoldoende inspraakmogelijkheden. D66 wil gekwalificeerd adviesrecht van een consumentenorgaan waar de NS alleen gemotiveerd het advies naast zich neer mag leggen. Deze motivatie zal dan gecontroleerd moeten worden door een onafhankelijke

instantie. Hoe staat het met de instelling van dit consumentenorgaan?

Op 23 november 1995 heb ik u geschreven dat ik NSR, Rover, Consumentenbond en ANWB zou vragen deel te nemen in een onafhankelijke projectorganisatie die onder het motto «zelfsturing binnen kaders van de rijksoverheid» voorstellen zou moeten doen voor de concrete invulling van de consumentenbescherming in het openbaar spoorvervoer. Ongeveer op het moment dat mevrouw Van 't Riet mij gisteren deze vraag stelde, heeft de projectorganisatie haar advies aan mijn medewerkers aangeboden. De consumentenorganisaties en NS Reizigers hebben naar mijn oordeel consciëntieus en constructief samenwerkt. Partijen hebben overeenstemming bereikt over de grote lijnen van de inrichting van de consumentenbescherming, bijvoorbeeld over de onderwerpen waarover overheden resp. vervoerders overleg moeten voeren met of advies moeten inwinnen van consumentenorganisaties. Over de kracht van de adviesrechten verschillen van mening. De consumentenorganisaties verlangen, net als mevrouw Van 't Riet, gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing. Vanuit hun positie is dit begrijpelijk; dit geeft hen maximale invloed. NSR gaat uit van een vertrouwensvolle relatie met de consumentenorganisaties en acht daarom marginale toetsing overbodig. Volgens NSR is gekwalificeerd adviesrecht voldoende; voor enkele onderwerpen met een grote commerciële gevoeligheid wil men niet verder gaan dan (gewoon) adviesrecht. Het advies is een zeer degelijk stuk, dat uitstekend bruikbaar is voor mijn beleid ten aanzien van consumentenbescherming. Het is mijn bedoeling om nog vóór de jaarwisseling een beleidsbrief over dit onderwerp aan de Kamer te sturen. Daarin zal ik onder meer een keuze maken ten aanzien van de adviesrechten. Tegelijk met het opstellen van de beleidsbrief zal er gewerkt worden aan het opzetten van een platform voor overleg met consumenten. Zo mogelijk zal dit platform ook nog vóór de jaarwisseling voor het eerst bijeenkomen.

Het lid **Van Gijzel** (PvdA) heeft gevraagd of ik nog steeds behoefte

heb aan consumentenbescherming. Ik neem aan dat inmiddels duidelijk is dat het antwoord op die vraag luidt: Jazeker. Waar de marktsituatie er om vraagt, moet de consument beschermd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor markten waar de consument te maken heeft met een monopolist of met enkele oligopolisten, zoals het openbaar vervoer. Daarom wordt er bij de aanpassing van de Wet personenvervoer en de Spoorwegwet ruime aandacht besteed aan de positie van de reiziger; waar nodig worden maatregelen getroffen om deze te beschermen. Bij de uitwerking van de Implementatienota over marktwerking in het regionaal openbaar vervoer is de consumentenbescherming volgens dezelfde gedachtenlijnen vormgegeven als ik zojuist heb beschreven voor het spoorvervoer.

Vraag van het lid **Van 't Riet** (D66): Hoe staat het met de 2e Heinenoord-tunnel?

Het boorproces is 29 september succesvol hervat. De boormachine is thans reeds onder de zuidoever van de rivier aangekomen. De voortgang is nu boven gemiddeld en naar verwachting komt de boormachine eind november boven de grond. Op dat moment kan ook beter inzicht worden gekregen in de staartafdichting van de boormachine. Dan zal ook de rapportage worden opgesteld, die aan de Kamer is toegezegd. Al met al betekent dit een vertraging van circa 4 maanden, die ook niet meer tijdens het boorproces is in te lopen. Voor wat betreft de overige bouwactiviteiten wordt nagegaan of deze vertraging nog kan worden teruggebracht.

Vraag van het lid **Van Waning** (D66): Kan de Kamer deelgenoot worden van de activiteiten van de Stichting Nederland Maritiem Land?

Thans wordt door het bestuur van NML een werk- en activiteitenplan opgesteld. Het ligt in het bedoeling dat dit plan nog dit jaar aan mijn departement zal worden voorgelegd. Nadat deze besprekingen zijn afgrond zal ik u hierover schriftelijk informeren.

Het lid **Van Waning** (D66) heeft gevraagd om een notitie met een

aantal plannen, die voor 1 april 1998 naar de Kamer gestuurd zou moeten worden. Ik wil de verschillende gevraagde plannen de revue laten passeren:

– een beleidsplan rivierversuimingsactiviteiten

Ik wil met de rivierversuiming voorkomen dat de dijken opnieuw omhoog moeten als in 2001 de maatgevende afvoer van de Rijn toeneemt tot 16 000 kubieke meter per seconde. Een beleidsplan, anders dan NW4 waarin deze doelstelling is opgenomen, acht ik daarvoor niet nodig. Op dit ogenblik wordt er in de regio door de provincies, de waterschappen en rijkswaterstaat als rivierbeheerder hard gewerkt om boven tafel te krijgen hoe deze doelstelling het beste gerealiseerd kan worden. Verdieping is hierbij niet uitgesloten. Zodra resultaten beschikbaar zijn, zal ik de Kamer informeren. Ik verwacht echter niet dat dit al voor 1 april zal kunnen zijn.

– een voorlopige onderbouwing van het veiligheidsbesluit in buitendijkse gebieden. Op dit ogenblik worden de inundatierisico's van buitendijkse gebieden geïnventariseerd. Deze inventarisatie kan begin volgend jaar aan de Kamer toegezonden worden.

– een voorlopig overzicht van werkelijke kansen op en risico's van overstroming van door primaire waterkeringen beschermde gebieden. In het kader van het zogenaamde Marsrouteproject wordt de in de Wet op de waterkering genoemde mogelijke overstap van de dijkkringenadering naar de inundatierisico-adering voorbereid. Een enigszins betrouwbaar inzicht in de werkelijke inundatiekansen zal zeker niet voor het jaar 2000 beschikbaar zijn. We moeten hier erkennen dat we tegen de grenzen van onze kennis aanlopen.

– een voorlopig overzicht van de gevolgen van klimaatverandering voor de zeespiegelstijging, stormvloed en hoge rivierafvoeren. Bij het ontwerpen en toetsen van de waterkeringen worden historische gegevens met betrekking tot bijvoorbeeld waterstanden en golfhoogten geëxtrapoleerd. Elke 5 jaar wordt een geactualiseerd randvoorwaardenboek vastgesteld waarin de ervaringen van de laatste 5 jaar aan de bestaande historische reeks worden toegevoegd.

Bij het opnieuw vaststellen van de randvoorwaarden voor de Westerschelde (conform de cyclus van de wet op de waterkering in 2001) zal tevens rekening worden gehouden met de verdiepingenwerken.

Waar nodig wordt nu ook al rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, bijv. voor zeespiegelstijging. Op dit ogenblik bestaan er geen redenen om de huidige aannemens hieromtrent te herzien.

– een overzicht van het huidige en geplande fundamenteel en toegepast onderzoek.

Ik ben bereid om de Kamer een overzicht van het onderzoek op het gebied van de hoogwaterbescherming te zenden.

Het lid **Van Waning** (D66) vroeg mijn reactie op de in 1995 aangehouden motie over het instellen van een heffing op oppervlaktedelfstoffen, als deze motie nu weer ingediend zou worden.

Bij de behandeling van het structuurschema Oppervlaktedelfstoffen in 1995 diende dhr. Van Waning, samen met dhr. Huys een motie in waarbij het Kabinet gevraagd werd z.s.m. een uitgewerkt voorstel m.b.t. een heffing op oppervlaktedelfstoffen in te dienen.

De werkgroep Van der Vaart (onderzoek naar vergroening van het fiscale stelsel) is positief over deze heffing. In de nota Milieu en Economie is aangekondigd dat het kabinet in het kader van het NMP3 een besluit zal nemen over de aanbevelingen van de werkgroep, met het oog op een substantieel vergroeningspakket voor de middellange termijn. Ik kan mij voorstellen dat een heffing op oppervlaktedelfstoffen deel uitmaakt van zo'n pakket.

Het lid **Van Waning** (D66) vroeg zich af of de aktie van de landbouworganisaties in Zeeland om kandidaten naar voren te schuiven in alle mogelijke categorieën niet een bedreiging vormt van het democratische gehalte van het waterschapsbestuur en tevens of hieraan in de evaluatie van de Waterschapswet aandacht zal worden geschonken.

Met u ben ik van mening dat hier sprake is van een onwenselijke situatie. Deze is echter niet onregelmatig. Behalve van de categorie

ongebouwd maken de agrariërs immers ook deel uit van een of meer andere categorieën zoals gebouwd en ingezetenen.

Hoewel ik zou wensen dat elke bij het waterbeheer en de waterkeringszorg betrokken belangengroepering zich zo bij het waterschapsbestuur betrokken zou voelen komt deze aanpak de pluriformiteit van het bestuur van het waterschap natuurlijk niet ten goede.

Bij de evaluatie van de Waterschapswet die momenteel door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd zal aan dit aspect aandacht worden geschonken.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Zolang de Kamer op het kernnet geen concurrentie op het spoor accepteert zou de minister de mogelijkheid moeten hebben voorwaarden te stellen dan wel corrigerend op te treden inzake prijsstelling en lijnvoering. Wat is de opvatting van de minister op dit punt?

Met de verzelfstandiging van NSR is een traject ingezet waarbij NS haar eigen broek financieel op moet houden. In het overgangscontract dat naar aanleiding hiervan met NS is gesloten zijn juist de punten prijsstelling en lijnvoering uitdrukkelijk aan de orde gesteld. Prijsstelling en voorzieningenniveau zijn namelijk dé instrumenten om een beter financieel rendement te halen en ook u is dat deze instrumenten de verantwoordelijkheid van NS zijn. Wat betreft het voorzieningenniveau en de tarieven zijn wel zekerheden ingebouwd. Bij de tarieven gaat het om bandbreedtes. Het aantal plaatsen in de treinen en het aantal stations moet zo goed mogelijk op peil blijven en de bediening mag slechts worden beëindigd indien het aantal in- en uitstappers onder een bepaald aantal zakt (10 buiten de spits en 25 er binnen), indien de staat een voor contractering aangeboden station niet contracteert en indien de verandering vervoers-techniek daar aanleiding toe is. In 2000 mag het aantal plaatskilometers niet meer dan 15% zijn gedaald ten opzichte van de dienstregeling 1995/1996. In geen enkel jaar mag de terugloop meer dan 7,5% bedragen. Wanneer we willen dat NS in 2000 een financieel zelfstandig bedrijf is, dan zijn tariefstelling en lijnvoering essentiële onderdelen. Met ingrijpen

door de minister draaien we de klok terug.

In de veronderstelling dat we over het marktordeningsregime na 2000 nog komen te spreken, lijkt het me niet opportuun om daar een voorschot op te nemen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Uit de ontwerp-dienstregeling van de NS voor 1998-1999 blijkt dat de bediening van veel kleine (forenzen)stations wordt verminderd ten gunste van intercity-verbindingen. Ook hiermee zullen veel mensen de auto in worden gejaagd. Wat wil en bovenal kan de minister aan deze zorgelijke ontwikkeling doen?

Zoals u weet is het overgangscontract tussen de Rijksoverheid en NS het kader waarbinnen NS kan opereren tot het jaar 2000. In het overgangscontract is bepaald dat vanaf medio 1996 het voorzieningenniveau een zaak van NS is. Hierbij is een aantal zekerheden ingebouwd. Het aantal plaatsen in de treinen en het aantal stations moet zo goed mogelijk op peil blijven en de bediening mag slechts worden beëindigd indien het aantal in- en uitstappers onder een bepaald aantal zakt (10 buiten de spits en 25 er binnen), indien de staat een voor contractering aangeboden station niet contracteert en indien de verandering vervoerstechniek daar aanleiding toe is. In 2000 mag het aantal plaatskilometers niet meer dan 15% zijn gedaald ten opzichte van de dienstregeling 1995/1996. In geen enkel jaar mag de terugloop meer dan 7,5% bedragen. Binnen deze kaders opereert NS ook met de nieuwe dienstregelingsvoorstellen, waardoor mij ten principale de instrumenten ontbreken om in te grijpen.

Beleidsmatig heb ik wel opvattingen over de vernieuwingen. De intensivering van de intercity-verbindingen is een grote kwaliteitsverbetering voor de reizigers die over een langere afstand reizen. Deze kwaliteitsverzekering zal reizigers aantrekken, ook reizigers die voorheen de auto gebruikten op filegevoelige corridors. Hiermee worden dus mensen uit de auto in de trein getrokken. Dat de keerzijde een vermindering van het aanbod van stoptreinvoorzieningen is, is niet voor iedereen ideaal, want het mooiste is natuurlijk als iedereen er op vooruit gaat. Maar de stijging

van de vraag als gevolg van de intensivering van de intercity-verbindingen is blijkbaar groter dan de vraagvermindering bij de stoptreinen. Een dergelijke bedrijfs-economische afweging kan ik wel begrijpen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Reactie op motie nummer 23 kamerstuk 25 600

De ontwikkeling van het «Combi-Road» concept is door de minister van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken samen begeleid en gefinancierd. Deze fase is nu afgerond.

Nu het concept beschikbaar is moeten bedrijfsleven en regionale overheden zo'n concept willen toepassing. In de overleggen die we voeren met de marktpartijen brengen we het concept onder de aandacht en wijzen we op de mogelijkheden. Ik zie vooral mogelijkheden voor toepassingen op relatief korte trajecten.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): U zult begrijpen dat wij benieuwd zijn naar een reactie van de minister, waar het gaat om een radicale verandering van de grondslag van de motorrijtuigenbelasting, gebaseerd op een vast bedrag, gerelateerd aan het brandstofgebruik van auto's, verhoogd met een variabel bedrag dat afhankelijk is van het jaarlijks verreden kilometers.

De huidige bereikbaarheids- en congestieproblemen zijn zodanig groot dat ik (en de meerderheid van de Kamer) het noodzakelijk acht om over te gaan tot een zo spoedig mogelijke invoering van Rekening Rijden en het niet verantwoord acht te wachten op nog betere en geavanceerde systemen die wellicht nog jaren op zich laten wachten. Dit neemt uiteraard niet weg dat ook binnen (en buiten) mijn Ministerie nagedacht wordt over mogelijke systemen voor de wat verdere toekomst. Het door u naar voren gebrachte idee van een variabel bedrag afhankelijk van het jaarlijks aantal verreden kilometers, pas goed in de gedachtenontwikkeling binnen mijn ministerie, die in het komende jaar nader uitgewerkt zal worden, om ondermeer varianten te bezien van een gebruikersheffing per kilometer. Bij een dergelijke gebruikersheffing

gaat de automobilist betalen voor het feitelijke gebruik van de weg en niet meer alleen voor de beschikbaarheid van de weginfrastructuur zoals in het huidige systeem van de Motorrijtuigenbelasting.

Een dergelijk nieuw systeem is een vorm van variabelisatie van auto-kosten die mij op zich aanspreekt en die het bijvoorbeeld mogelijk maakt minder dan voorheen de variabele autokosten te moeten beïnvloeden via accijnzen met alle voor- en nadelen van dien.

Ik verwacht dat de nadere uitwerking van dit soort ideeën in concrete nieuwe systemen en maatregelen nog de nodige jaren zal vergen. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door de daarvoor benodigde technische ontwikkelingen - zeker indien gedacht wordt aan gedifferentieerde tarieven naar tijdstip, plaats en voertuigkenmerken - en het opzetten van een sluitend innings- en handhavingssysteem. Daarnaast zullen de financiële consequenties voor zowel de gebruiker, bedrijven als de overheid in beeld gebracht en afgewogen moeten worden, zal inpassing in of vervanging van bestaande fiscale en andere sturingsinstrumentarium aan de orde moeten komen mede gelet op de vele onderlinge relaties van het huidig instrumentarium en mogelijke onbedoelde neveneffecten.

(Overigens wil ik over het accijns-instrument als onderdeel van de brandstofprijzen opmerken dat hoge brandstofprijzen, naast een positief effect op mobiliteit en congestie, ook een belangrijk positief milieu-effect hebben door bijvoorbeeld het bevorderen van het ontwikkelen en aankopen van zuinige auto's en voorts dat veelrijders ook nu al meer betalen dan weinig rijders).

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Kan de tervisielegging van het OTB A4 (Leiderdorp) enkele weken worden uitgesteld tot na behandeling MIT (17-11)?

Ik ben daar geen voorstander van. Beleidsmatig wil ik zoveel mogelijk een verband houden tussen de HSL-Zuid en de A4, daar waar zij elkaar raken. Het OTB van de HSL-Z wordt op 7 november ter visie gelegd. Uitstel daarvan is niet wenselijk. De OTB van de A4 wil ik zo kort mogelijk na die van de HSL ter visie leggen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Is de minister bereid terughoudendheid te betrachten en nog geen onomkeerbare verplichtingen aan te gaan in het tweede deel van de aanleg van de Betuwelijn (de aanbestedingsfase), teneinde de resultaten van de proeven met het concept «Combi-Road» daarin te betrekken?

Nee hiertoe ben ik niet bereid. Zie ten aanzien van de «Combi-Road» mijn reactie op vraag van de heer Stellingwerf. De «Combi-Road» zie ik vooral als een alternatief voor de korte afstand. Het zou geen wijs besluit zijn de realisering van de Betuwelijn hierdoor te vertragen, te meer aangezien Duitsland op het normale railconcept blijft zitten.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Wat Midden-Zeeland betreft: Waarom heeft de minister niet meegedeeld dat en waarom ze de motie niet heeft uitgevoerd?

De motie behelst het opnieuw voeren van Bestuurlijk Overleg over het vliegveld Midden-Zeeland. Bij de bespreking van de aanwijzing in een algemeen overleg met de Vaste Commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer heb ik aangegeven niet bereid te zijn tot het gevraagde nader bestuurlijk overleg. In het debat naar aanleiding van dat algemeen overleg heb ik de motie ontraden onder verwijzing naar hetgeen ik over het onderwerp had gezegd tijdens het algemeen overleg. Ter toelichting: Bij de behandeling van de aanwijzing zijn twee redenen aangevoerd op grond waarvan de motie ontraden werd. In de eerste plaats is aangegeven dat er al Bestuurlijk Overleg is gevoerd en dat de uitkomsten van dit Bestuurlijk Overleg, ook na de bestuurlijke herindeling die inmiddels heeft plaatsgevonden, nog steeds geldig zijn. In de tweede plaats is aangegeven dat er, ten aanzien van deze aanwijzing, een bovenregionale afweging heeft plaats gevonden in verband met de functie van Midden-Zeeland als overloopvluchthaven van Rotterdam. De uitkomsten van een nieuw Bestuurlijk Overleg zouden geen nieuwe inzichten opleveren.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Is de minister met ons eens dat we dringend behoefte hebben aan een nieuw SVV-3?

Ja, ik ben het eens met de stelling dat we toe zijn aan een nieuw SVV. Niet omdat de strategie van het huidige SVV niet meer goed zou zijn, maar omdat we aan de hand van nieuwe verkenningen het lange termijnbeleid willen herijken. Ik heb daarom vorig jaar bij de behandeling van de verlenging van de PKB voor het SVV2 toegezegd om in 1999 te komen met een deel 1 van de nieuwe PKB. Dat zal dan, als de kamer de planwet verkeer en vervoer aanvaardt, tevens het eerste nationale verkeers- en vervoersplan zijn. De voorbereidingen voor een nieuw structuurschema zijn inmiddels begonnen. Ik zal u van de voortgang volgend jaar op de hoogte stellen.

Het lid **Van den Berg** (SGP) stipte de versteiling van de Nederlandse kust aan en vroeg zich af of voor de extra suppleties wel voldoende middelen vrijgemaakt kunnen worden.

Ik wil op dit moment het antwoord op de schriftelijke vraag herhalen. Met ingang van de begroting 1999 zal het voornemen om na 2000 het suppletiebudget te verhogen, in de meerjarenreeks worden geëffectueerd.

Het lid **Van den Berg** (SGP) vraagt of er geen extra geld voor de sanering van de waterbodemp kan worden verkregen uit de ICES-gelden. Er ligt immers een relatie met het onderhoud van de vaarwegen.

Zoals ik ook tijdens het algemeen overleg op 2 oktober reeds heb aangegeven is in de Missiebrief die met de begroting naar de Kamer is gezonden ook het onderwerp waterbodemp opgenomen. Naast – en dat zei ik ook toen al – vele andere claims. In het overleg over het regeerakkoord zal tot een prioriteitstelling gekomen moeten worden.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wat kunnen waterschappen doen om een bijdrage te leveren aan vermindering van de lokale lastendruk?

Ik zie hier eerlijk gezegd weinig mogelijkheden. Waterschapslasten zijn doelheffingen en zijn direct gerelateerd aan de kosten die het waterschap maakt ter behartiging van de aan het waterschap opgedragen taken. Dit houdt in dat behalve efficiëntieverbeteringen de waterschappen geen substantiële bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van de lokale lastendruk.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Verlaging van de maximumsnelheid in stedelijke gebieden, in elk geval in de spits: via dynamische regulering, naar max. 90 km/u. Wat doet de minister met de vorig jaar aangenomen motie Van den Berg?

De maximale snelheid in de stedelijke gebieden is op dit moment nog gewoon 100 km per uur. In een Pilot «Dynamische snelheidsverlaging», die in 1998 gaat lopen, wordt deze snelheid teruggebracht naar 90, 70, of 50 km per uur; al naar gelang de wegcapaciteit aan kan op dat moment.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wil de minister concreet bevorderen dat NS om de tafel gaat zitten met grote klanten zoals bedrijven en ook scholen die zich expliciet gericht hebben op de trein, ook qua vestiging?

Vanzelfsprekend juich ik van harte toe dat bedrijven en instellingen bij het kiezen van hun vestigingsplaats rekening houden met de aanwezigheid van openbaar vervoer-voorzieningen. Overleg hierover met openbaar vervoerbedrijven zal dan ook zinvol zijn. Ik denk dat het niet nodig is dat ik NS daartoe aanzet. Het is immers in hun eigen bedrijfseconomische belang om rekening te houden met grote potentiële reizigersstromen. Zoals bekend heeft NS een speciale afdeling die zich richt op grootgebruikers.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): gebruik spitsstroken

Er is uitbreiding van experimenten met spitsstroken voorzien, maar er is grot zorgvuldigheid nodig in verband met de verkeersveiligheid. Ik heb hierover afspraken gemaakt met ANWB en KLPD.

Bij het gebruik van de vluchtstrook gaat het om korte stukken. In bepaalde situaties kan dit een oplossing zijn. Het wordt niet gezien als alternatief voor grootschalige conventionele capaciteitsuitbreiding.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Welke mogelijkheden ziet de minister om het meenemen van de fiets in de bus en trein te bevorderen?

De afweging met betrekking tot het toelaten van fietsen in bus en trein is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerbedrijven. Bij de afweging in hoeverre in dit opzicht aan de vraag van de reiziger tegemoet gekomen kan worden, spelen thans beperkte beschikbaarheid en capaciteit van materieel een hoofdrol.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Een heffing per gereden kilometer (via een elektronische kostenteller) is naar ons oordeel veel effectiever dan Rekening Rijden. Vorig jaar is geantwoord dat hier studie van wordt gemaakt, ook in het kader van «vergroening van het fiscale stelsel». Wat is hiervan de gang/stand van zaken?

In aanvulling op het antwoord op de vraag van de heer Stellingwerf inzake een heffing die afhankelijk is van het jaarlijks aantal gereden kilometers, merk ik op dat genoemde problematiek ook, zij het op een wat andere wijze, speelt bij de behandeling van het gebruik van de auto-van-de-zaak in de loon- en inkomstenbelasting. Door de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel is voorgesteld de hoogte van bijtelling voor het privé-gebruik van de auto-van-de-zaak, meer dan thans afhankelijk te maken van het feitelijke privé-gebruik. Ook hiervoor is een sluitend en niet fraude-gevoelige registratie van het aantal kilometers noodzakelijk, zoals bedoeld in het antwoord op de vraag van de heer Stellingwerf. De studie is nog in een probleemverkenkende fase, waarbij ook oriënterende gesprekken plaatsvinden met de industrie over de ontwikkeling van de apparatuur danwel het aansluiten bij de reeds voor andere doeleinden in ontwikkeling zijnde apparatuur.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Is het mogelijk rekeningrijden te combineren met het sparen van punten die recht geven op kortingen e.d. op OV: «weg-van-de-weg-miles»?

Op zich lijkt dit een aardige suggestie, die op zijn uitvoerbaarheid nog nader zou moeten worden getoetst. Op dit moment voorzie ik wel uitvoeringstechnische problemen.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wanneer komt er duidelijkheid over het concurrentieregime op en om het spoor? Tot zo lang kun je toch geen daadwerkelijke investeringen verwachten van de huidige partijen (NS)? Heeft de huidige onduidelijkheid over verantwoordelijkheden en perspectieven niet een verlamme werking op de kwaliteitsverbetering in het OV, waarmee het mobiliteitsbeleid wordt ondergraven?

Rond de jaarwisseling kom ik met mijn beleidsvisie op de markt-ordering voor het reizigersvervoer per spoor na 2000. Dit is ongeveer nog 2 maanden. Die lijken me overkomelijk. Wanneer de Tweede Kamer vervolgens haast maakt met de behandeling van de beleidsbrief, hebben marktpartijen zo snel mogelijk duidelijkheid. Hiervan ben ik ook een groot voorstander. Ook om te voorkomen dat de onduidelijke perspectieven een verlamme werking hebben op investeringen in materieel. Overigens blijkt dit niet het geval te zijn wat betreft het voorzieningsniveau. De door NS voorgestelde intensivering van de intercity-verbindingen is een duidelijke kwaliteitsverbetering en anticipeert ook op veranderingen. Voor de periode tot 2000 bieden het beleidskader toelating tot het spoor en mijn brief over de contractsector van 7 februari 1997 voldoende duidelijkheid.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Sprak de MP namens de minister van V&W toen hij zei dat een extra milieubaan bij Schiphol een oplossing zou kunnen zijn?

Of het Kabinet kiest voor verdere groei van de luchtvaart in Nederland, zo ja onder welke voorwaarden en welke oplossingsrichtingen daarbij horen, zijn onderwerpen van de

Integrale Beleidsvisie TNLI, welke wij binnenkort in het Kabinet zullen bespreken.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Is de minister bereid een gedetailleerde analyse aan de Tweede Kamer te verstrekken van de economische en maatschappelijke aspecten van het vliegverkeer? (vakanties en bloembollen, sperciebonen uit Senegal)

Binnenkort komt het Kabinet naar de Kamer met een integrale visie op de toekomst van de luchtvaart. Aan deze visie liggen uitvoerige studies voor de economische en maatschappelijke aspecten ten grondslag.

Vraag van het lid **Poppe** (SP): Wil de minister de verkleining van de OV-zones in het noorden van het land tegengaan i.v.m. 10% verschil in kostendekking tussen Noord- en Zuid-Nederland?

Het beleid is er op gericht de bevoegdheden voor het openbaar stads- en streekvervoer te decentraliseren. In de regio kunnen het beste de afwegingen worden gemaakt hoe het geld voor de exploitatie voor openbaar vervoer moet worden besteed. Dit geldt bestaat uit rijksbijdrage en opbrengsten uit de gebruikte vervoerbewijzen. De hoogte van deze opbrengsten wordt mede bepaald door de grootte van de zones. Het is aan de lagere overheden om binnen het kader van het door hen te voeren beleid voorstellen te doen over een aanpassing van de zones. Een voorstel van de zijde van de lagere overheden zal ik dan ook tegen die achtergrond beoordelen. Daarin past zeker geen toezegging om een mogelijke verkleining van de zones tegen te gaan.