

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1999 (26 200-XII)

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Hoe worden op elkaar aansluitende vervoerswijzen onder stimulering van toegevoegde waarde activiteiten gestimuleerd? Het CDA denkt hierbij aan bedrijfsterreinen met multimodale mogelijkheden, terminals, distributiecentra etc.

Antwoord:

Ik streef naar meer multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen via twee sporen:

1. Beïnvloeden van de planning van nieuwe bedrijventerreinen. Hierbij wordt gestreefd naar bundeling van terreinen op en rond bestaande multimodale overslagpunten. Dit is vastgelegd in de (concept) PKB actualisering VINEX. Binnenkort zullen de Ministeries van VenW, van VROM en van EZ dit beleid toelichten in een brochure getiteld: Ruimte voor multimodaal transport, naar een gerichte bedrijfsterreinplanning. De praktijk leert, dat vooral rond multimodale overslagpunten toegevoegde waarde activiteiten ontstaan.
2. Stimuleren van multimodale ontsluiting van bestaande bedrijven en bedrijfsterreinen met verschillende regelingen: de tijdelijke bijdrageregeling spoorweg-aansluitingen, de tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen en de naar verwachting in het voorjaar van 1999 te verschijnen subsidieregeling voor nieuwe openbare inland terminals.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Is de minister bereid om serieus te kijken naar het rapport dat in opdracht door Bovag/Rai is opgesteld door DHV?

Antwoord:

Zoals u weet heeft mevrouw Jorritsma al in 1996 opdracht gegeven voor de eerste spitsstrook op de A28. In 1997 volgde de tweede

op de A27 en in juni van dit jaar is de derde geopend op de A50. Zelf ben ik voornemens om in het kader van een betere benutting van mijn wegennet op korte termijn nog een aantal pilots te starten. Ik kom daar op een ander moment – wanneer daar meer duidelijkheid over is – nog op terug.

U begrijpt uit mijn antwoord dat ik zeer geïnteresseerd ben in de mogelijkheid om tijdens de spits gebruik te maken van de vluchtstrook als spitsstrook en in die zin zal het rapport van DHV ook zeker mijn volle aandacht krijgen.

Vragen van het lid **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie vraagt uitvoering van de motie Van den Berg.

De CDA-fractie vraagt zich af of we rekening moeten houden met contractloos tijdperk?

Antwoord:

Aan de uitvoering van de motie Van den Berg, waarin gevraagd wordt tijdig een wettelijk kader tot stand te brengen voor het spoorvervoer na 1 januari 2000, wordt zeer hard gewerkt. Indien het niet mocht lukken de noodzakelijke wetgeving voor 1-1-2000 gepubliceerd te hebben, dan zal het lopende contract met de nodige aanpassingen verlengd moeten worden. Er zal dus geen ongeregeld tijdperk ontstaan, noch zal er een situatie ontstaan waarin de Kamer een noodzakelijk en fundamenteel debat onthouden wordt.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Het PSD dateert uit 1995. Wat is er eigenlijk terecht gekomen van alle mooie plannen.

Antwoord:

Het Platform is een samenwerkingsverband van verladers en vervoerders, grootwinkelbedrijf en detailhan-

del, regionale overheden en het Rijk en wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de VNG. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat levert de projectleider. Het proces is langzaam op gang gekomen onder andere door de verscheidenheid aan soms tegenstrijdige belangen. Inmiddels begint het project momentum te krijgen.

In het zogenaamde PSD Projecten Programma zijn vijf prioriteitsgebieden vastgesteld waar het zich op richt. In het kort komt het er op neer dat het PSD per prioriteit twee projecten wil beoordelen uitgaande van haar doelstellingen, waarvan de uitkomsten input vormen voor de beleidsvorming. Er zijn samenwerkingsovereenkomsten getekend met de gemeenten Amsterdam en 's-Hertogenbosch. Volgend jaar vinden de eindmetingen van de effecten van deze projecten plaats. Binnenkort wordt een samenwerkingsovereenkomst getekend met het dalurendistributieproject voor de buitenwijken van Haarlem. Het PSD verwacht volgend jaar met nog eens vier projecten een samenwerkingsovereenkomst te kunnen sluiten.

Het PSD geeft ook adviezen aan gemeenten en bedrijven. Om hen bij de aanpak van de stedelijke distributie problemen te helpen heeft het PSD de brochure genaamd TIPPER: «gemeenten en goederenvervoer» uitgegeven. Veel gemeenten werken op dit moment, meestal in overleg met het PSD, volgens de in deze TIPPER voorgestane aanpak.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): Wat is de stand van zaken met betrekking tot opheffing van absurditeiten?

Antwoord:

Een aantal van de absurditeiten worden op korte termijn opgeheven (zoals handhaven op het luchtvaartterrein) en een aantal worden in het kader van de zonewijziging van het huidige vierbanen stelsel opgelost.

Vraag van het lid **Reitsma** (CDA): (Langere en zwaardere vrachtwagens) Er was een pilot beloofd voor eind van dit jaar. Wat is de stand van zaken; de Minister lijkt weigerachtig en beroept zich op verkeersveiligheidsaspecten. Toch is de milieuwinst die geboekt kan worden opvallend.

Antwoord:

Hoewel de verdere voorbereidingen voor de proeven met langere en zwaardere vrachtwagens worden voortgezet til ik zeer zwaar aan de veiligheidsaspecten die met de introductie daarvan verbonden kunnen zijn. Daarom stel ik mijn instemming met de uitvoering van deze proeven afhankelijk van een aanvullend advies van de SWOV over de implementatie van de waarborgen voor de verkeersveiligheid.

Ik heb begrepen dat langere en zwaardere vrachtwagens inderdaad een bijdrage leveren aan de verlaging van de milieubelasting. Ik wijs u er echter op dat mijn eventuele instemming uitsluitend een proefperiode betreft waarin een aantal aannamen in de praktijk worden getoetst. Aan de hand van de uitkomsten van de proeven kan beoordeeld worden of inzet in het voor- en natransport van intermodaal vervoer op bredere schaal tot de mogelijkheden behoort. Het zal dus niet gaan om een algehele inzet van deze vrachtwagens in het gehele binnenlandse vervoer.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): De heer Van Gijzel vraagt om de haalbaarheid te bestuderen van de suggestie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat om tot een onafhankelijke vervoersautoriteit te komen.

Antwoord:

Het instellen van een vervoersautoriteit, die accijnzen, belastingen en heffingen int en daaruit infrastructuur financiert, zou een fundamentele wijziging betekenen in de financiering van infrastructuur en de rol van kabinet en Kamer. De integrale afweging binnen de Rijksbegroting zou worden losgelaten. Het kabinet en de Kamer zou alleen op hoofdlijnen betrokken zijn bij de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur. Een belangrijke vraag is hoe zo'n onafhankelijke autoriteit wordt samengesteld en hoe die autoriteit binnen de politiek gestelde randvoorwaarden tot besluitvorming komt.

Pas indien het kabinet zou besluiten tot fondsvorming buiten de begroting wordt een haalbaarheids-onderzoek naar een vervoersautoriteit opportuun. Dit is thans niet aan de orde.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): De PvdA vraagt naar de uitvoering van de motie Valk/Van 't Riet dat al het goederenvervoer over meer dan 150 km in principe intermodaal zal worden afgehandeld.

Antwoord:

Zoals ik in mijn schriftelijke reactie heb aangegeven, wordt op dit moment nog niet de noodzaak gevoeld van formele afspraken met het bedrijfsleven op dit gebied. Vooralsnog houd ik vast aan de lijn in Transport in Balans om de vrije verladerskeuze te handhaven. Het beleid is erop gericht om de concurrentiekracht van vervoer via spoor en water te versterken en tegelijkertijd het gebruik ervan voor vervoerders en verladers aantrekkelijker te maken. Dit wordt onder meer vorm gegeven in de projecten Transactie en Modal Shift Scans. Vooralsnog is de verwachting, dat onder meer op basis van vernoemde projecten het bedrijfsleven zelf op regionaal niveau tot onderlinge afspraken komt. Bij voortzetting van deze projecten zal het bedrijfsleven worden aangesproken op het meer concreet invulling geven aan deze afspraken.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Bij de PvdA bestaat onduidelijkheid over de f 316 mln extra voor rail onderhoud.

Antwoord:

De f 316 mln (heeft betrekking op een meerjaren periode) is slechts ten dele het gevolg van de groei van het net. Er is ook sprake van toename van het gebruik van het net. Daarnaast zijn verwerkt de verscherpte eisen op het gebied van sociale veiligheid en veilig werken aan de infrastructuur.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Stand van zaken FRED-systeem?

Antwoord:

Het is mij bekend dat VSN samen met anderen vergevorderde ideeën heeft over een meer op de behoeften van individuen aangepaste vorm van openbaar vervoer onder de naam FRED (Flexibel Reizen en Dienstverlening), dat bedoeld is een alternatief te zijn voor de automobilist. Een goed functionerend FRED vereist ook een ongestoord kunnen doorrijden. Met name vanwege de noodzakelijke investeringen in infrastructuur heeft

VSN haar voorstellen bij mij ingediend. Ik ben aan het bezien welke realiteitswaarde een dergelijk systeem kan hebben voor het verminderen van de files.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Met betrekking tot de continuïteit en kwaliteit slachtofferhulp heeft afgelopen weken een gedachtenwisseling plaatsgevonden. Voor 1999 is een oplossing bedacht. De PvdA-fractie ziet liever een permanente voeding. Daarover motie.

Antwoord:

Zoals ik reeds toegezegd heb tijdens het A.O. van 11 november ben ik bereid de bijdrage van V&W aan de subsidie aan de Stichting Slachtofferhulp met twee jaar te verlengen. Gedurende die twee jaar zal ik onderzoeken op welke wijze de financiering van de Stichting Slachtofferhulp beter geregeld kan worden.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): De «De Boer-gelden» komen moeizaam tot besteding. Wat is de oorzaak hiervan en welke gevolgen heeft het met betrekking tot kostendekkendheid en bezettingsgraad.

Antwoord:

Ten opzichte van eerdere aannames blijkt zich vertraging voor te doen op een tweetal aspecten:

- de start van werkzaamheden van diverse projecten heeft vertraging ondervonden, aangezien afstemming door decentrale overheden met lokale wegbeheerders meer tijd vergt dan aanvankelijk was aangenomen;
- van gereedgekomen projecten duurt het langer dan verwacht voordat decentrale overheden over alle bescheiden beschikken ten behoeve van de accountantsverklaring; het verstrekken van deze gegevens is voorwaarde voor betaling.

De verbetering van bezettingsgraad en kostendekkendheid, waaraan de «De Boer-projecten» moeten bijdragen vertraagt enigszins doordat de beoogde effecten van de maatregelen – meer reizigers en minder kosten door betere benutting – ook later worden gerealiseerd. Ik heb echter goede hoop dat de achterstand wordt ingehaald; immers voorwaarde is dat uiterlijk 31 december 2000 een begin moet zijn

gemaakt met de uitvoering van de werkzaamheden.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Met betrekking tot de spoorwegovergangen heeft de vorige minister gesteld deze mee te nemen in de beleidsnota «Veilig OV». Mijn voorstel is om de uitvoering onder te brengen in het programma verbetering bestaande railinfra en daarbij prioriteit te geven aan de drukste intercitylijnen.

Antwoord:

Over de afgelopen jaren is het aantal ongevallen op spoorwegovergangen gedaald. Dat is het gevolg van reeds ingezet beleid waarbij de overwegen deels zijn opgeheven en deels beter zijn beveiligd door bijvoorbeeld de ombouw van automatische knipperlicht-installaties (AKI's) naar de automatische halve overwegbomen (AHOB's) of door de ombouw van gelijk- naar ongelijkvloers. Op dit moment zijn er nauwelijks nog spoorwegovergangen waar relatief gezien veel ongevallen voorkomen (de zogenaamde «black spots»). In de kadernota railveiligheid, die binnenkort aan de Tweede Kamer wordt aangeboden, is de verdere beveiliging van de overwegen tot speerpunt van beleid gemaakt. Op de nieuwe hoge snelheidslijnen worden geen overwegen meer toegestaan. Verder wordt onderzoek gedaan om de beveiliging van de overwegen af te stemmen op het gedrag van de kruisende verkeersstromen. Vooruitlopend op het overleg met u over de kadernota, kan ik u dus meedelen dat de overwegen-aanpak geïntensiveerd wordt. Na overleg met Railinfrabeheer vindt de prioriteitsstelling plaats. Uw verzoek om hierbij de drukste intercitylijnen voorrang te geven wordt door mij ondersteund. Naast het inpassen van de overwegveiligheid in het programma tot verbetering van bestaande infrastructuur, speelt echter ook het overleg met de betrokken wegbeheerder (meestal de gemeenten) een rol alsmede de bestemmingsplannen en de daarvoor geldende procedures en termijnen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Hoe staat het met het onderzoek naar de agressiepatronen? De PvdA is ontevreden met de uitwerking van de motie Van Gijzel.

Antwoord:

Recent is het rapport over de regionale verdeling van sociale (on-)veiligheid aan de Tweede Kamer gestuurd, waaraan ik de conclusie heb verbonden, dat de regio-bekostiging de beste aansluiting biedt bij de regionale spreiding van agressie. Het amendement op de begroting van V&W van vorig jaar is hiermee naar mijn mening uitgevoerd. In het kader van de decentralisatie en het niet langer onderscheid maken tussen de technieken bus, tram en metro vind ik, dat deze specifieke kosten gelet op de uitkomsten van het onderzoek niet langer apart vergoed behoeven te worden. Ik stel derhalve voor de oormerking vanaf volgend jaar los te laten.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Krijgen 10 gebieden nu de f 35 mln voor de stimuleringsregeling marktwerking? Dit geld is waarschijnlijk niet nodig in elk van die gebieden; het kan derhalve beter worden benut om de nieuwe taakstelling te mitigeren. Overigens zou de marktwerking nu juist geld moeten opleveren en niet met extra geld gestimuleerd moeten worden. Graag ontvangt hij een beleidsbrief van de minister over de projecten, die zonder de stimuleringsregeling van de grond komen.

Antwoord:

Vijf provincies en zes gemeenten doen mee aan de bonus/malus-regeling. Deze gemeenten verdelen niet f 35 mln, maar kunnen een bonus verdienen ter grootte van een verkorting van de overgangsregeling van vier naar drie jaar én in de vorm van een aanvullende rijksbijdrage. In het kader van de rijksbijdrage 1999 is de eerste bonus precies uit te rekenen, maar de tweede bonus kan voor 2000 en 2001 nog niet worden bepaald. Wanneer één der deelnemende partijen niet (tijdig) een afgesproken stap zet, wordt de malus van toepassing verklaard. Het bij de bonus beschikbaar gestelde geld moet worden besteed aan openbaar vervoer volgens de voorwaarden onder de regio-bekostiging. Natuurlijk moet de marktwerking winst opleveren in termen van lagere kosten of een groter voorzieningenniveau voor hetzelfde geld. Het gaat hier primair om de stimulering van voorbereidingshandelingen teneinde

zodra de nieuwe Wet personenvervoer in werking treedt een vliegende start te kunnen maken met aanbesteding. Indien men immers wacht op deze voorbereiding tot het moment dat de wet in werking kan treden, is het de vraag of in 2003 voldoende aanbestedingen hebben plaatsgevonden om een zinvolle evaluatie ten behoeve van nadere discussie in de Tweede Kamer te kunnen voeren. Ik kies er dan ook niet voor deze stimulering aan decentrale overheden te onthouden bijvoorbeeld ter gedeeltelijke dekking van nog in te vullen ombuigingen. Ik zal volgen hoe het gaat met de projecten die niet aan de stimuleringsregeling meedoen en u daar uiteraard over berichten. Overigens verwijs ik voor de antwoorden op de vragen hierover in het Algemeen Overleg van 30 september jl. naar de brief, die ik u vandaag heb toegestuurd.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Verzoekt om een uitvoeringsprogramma om onderstations voor 1500 voltstroomvoorziening te financieren uit de gelden t.b.v. 25 kV.

Antwoord:

Mijn streven is te komen tot een toekomstvast spoorwegnet. Daarin is in ieder geval voor de belangrijkste delen van dat net 25kV wenselijk. De spoorwegsector heeft ook behoefte aan een duidelijk signaal: die kant gaan we op. Dat betekent dat ik op een weloverwogen manier de overgang van 1500 volt naar 25kV wil realiseren. En dat ik uiteraard op dit moment de noodzakelijke investeringen doe om het 1500 volt-net op peil te houden.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Hoe moet uiteindelijk een commercieel draaiend systeem van autodata worden ondersteund bij het opstarten.

Antwoord:

Momenteel zijn ruim 31 000 mensen aangesloten bij de commerciële aanbieders van gedeeld autobezit c.q. autodata. Om deze aanbieders bij het opstarten te steunen staat voor hen het stimuleringsprogramma Ketenmobiliteit open. Ik verwacht dat deze regeling binnenkort door de Europese commissie officieel zal worden goedgekeurd.

Ook op andere gebieden zet ik mij voor de aanbieders in. Zo is in samenwerking met de VNG en de Stichting Gedeeld Autogebruik een regeling opgezet voor het beschikbaar stellen en het handhaven van de autodate parkeerplaatsen in binnen-steden. Het is nu aan de gemeenten om van deze mogelijkheid gebruik te maken.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Graag zouden wij een revitalisering van het P+R systeem gekoppeld aan versterking van het carpoolen en vanpoolen op korte termijn zien.

Antwoord:

Ik onderschrijf de noodzaak voor revitalisering van het P+R beleid. Met pilotprojecten Transferia wordt reeds in deze richting gewerkt. Ik wijs met name op het voorbeeldproject 't Schouw te Leiden waarbij een scala van overstapmogelijkheden wordt gecreëerd, ook voor carpoolers.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Uit de beleidseffectrapportage blijkt het instrument van parkeerbeleid nog onvoldoende uit de verf komt terwijl het met name in stedelijk gebied erg dienstbaar kan zijn. Hoe staat het met de uitvoering van de passage in het regeerakkoord op dit punt?

Antwoord:

In antwoord op de vragen 110 en 128 van uw commissie heb ik u mijn voornemen reeds aangekondigd. Ik streef ernaar het parkeerbeleid als essentieel onderdeel van beleid in het NVVP op te nemen. Hiermee is een goede doorwerking naar het beleid van de andere overheden gewaarborgd. Het NVVP zal ook nader ingaan op de rol van ieder van de overheden. Ter voorbereiding van mijn beleid zal het onderzoek naar de publieke kosten van het parkeer-areaal en de mogelijke bijdrage van het parkeerbeleid aan de oplossing van de congestieproblematiek worden onderzocht, zoals in de regeringsverklaring is toegezegd. Dit onderzoek is inmiddels in het onderzoeksprogramma 1999 opgenomen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Over rapport: «Werkt marktwerking»: Graag zou ik op korte termijn een brief van de minister tegemoet zien welke elementen zij ook voor de

Nederlandse situatie interessant vindt.

Antwoord:

Ik heb de Kamer in september het rapport toegezonden met een enkele algemene conclusie. Ik ben het met de heer Van Gijzel eens dat er interessante en succesvolle projecten naar voren komen. Het zou jammer zijn om geen lering uit dat onderzoek te trekken.

Ik zeg dan ook toe dat ik de Kamer nader en meer concreet zal informeren over mogelijke toepassingen in Nederland. Ik zal dat wel in overleg doen met de decentrale overheden die bevoegd zijn ten aanzien van het vervoer.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Zou het gewoon niet praktisch oplosbaar zijn zowel OCW als V en W ieder voor de helft van de kosten van de zitplaatsregeling leerlingen- vervoer gehandicapten aan te slaan.

Antwoord:

Recent overleg tussen OC en W, V en W en BZK heeft voor de jaren 1999 en 2000 incidentele dekking opgeleverd voor de kosten die voortvloeien uit de aanpassing van de regeling zitplaatsverdeling in verband met het vervoer van gehandicapte kinderen, te weten 4,5 mln voor elk van de beide departementen. Een en ander zal bij gelegenheid van de Voorjaarsnota 1999 budgettair zijn beslag krijgen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Mijn fractie ziet graag een convenant met de sector waarin o.a. enerzijds afspraken worden gemaakt over transportpreventie, verschuiving naar milieuvriendelijkere vervoersvormen en emissiereductie en anderzijds afspraken over exclusieve benutting van infrastructuur en de eventuele introductie van paarse diesel.

Antwoord:

In het kader van de voortzetting van de projecten Transactie en Modal Split scans voer ik op dit moment overleg met de verladers- en wegvervoerorganisaties over het programma voor de komende jaren waarin efficiency-verhoging en modal shift naar spoor, binnenvaart en short-sea aan de orde komen. De eerste resultaten van de programma's tonen aan dat er nog vele mogelijkheden voor het bedrijfsleven bestaan om win-win

situaties ten aanzien van zowel economie als milieu te benutten. Nu deze structureel worden aangetoond, verwacht ik dat ook zonder een convenant het bedrijfsleven tot de gewenste actie overgaat. Ik zal in het komende programma extra aandacht besteden aan de zorg van het bedrijfsleven voor transportpreventie.

Voor wat betreft de benutting van infrastructuur merk ik op, dat de mogelijkheden voor de aanleg van extra doelgroepstroken ter plaatse van knelpunten veelal uiterst beperkt zijn. Over de introductie van paarse diesel met het bedrijfsleven zijn al afspraken gemaakt ter compensatie van accijnsverhoging op diesel-brandstof, zodat betwijfeld kan worden of een convenant zoals door u gesuggereerd, haalbaar is.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Deelt de minister de zorg over de introductie van allerlei specifiek gebiedsgebonden kaarten; wat gebeurt ermee?

Antwoord:

Ik volg de ontwikkelingen op dit punt zorgvuldig. Vooralsnog heb ik geen reden tot zorg. Inzake de kaart-integratie bij het spoor en bij multimodale bedrijven hanteer ik als eis dat er per saldo voor de reiziger geen verslechtering mag optreden. Overleg met decentrale overheden is nog gaande. Ik verwijs verder naar het wetsvoorstel personenvervoer 2000 en de nota 3e eeuw spoor, die ik u zo spoedig mogelijk zal toezenden.

Nederlandse Antillen:

1. Is het juist dat wanneer het Protocol wordt opgezegd er sprake is van een situatie die vergelijkbaar is met binnenlandse vluchten? Wat betekent een dergelijke situatie voor de concurrentiemogelijkheden van bijvoorbeeld chartermaatschappijen ten opzichte van de KLM?

Antwoord:

De problemen met de verbindingen naar de Nederlandse Antillen blijven hoog op de agenda.

Ad 1

Neen. Binnenlands vervoer omvat enkel vervoer binnen Nederland en niet vervoer binnen het Koninkrijk. Zo behoort ook enkel Nederland tot de interne markt van de EU en niet de overzeese Koninkrijksdelen.

Ad 2

Wanneer het Protocol wordt opgezegd is het Besluit Ongeregeld Luchtvervoer van 2 mei 1975 (Stb. 1975, 227, laatstelijk gewijzigd bij Stb. 1994, 493) van toepassing op vervoer tussen de beide Rijksdelen. Dit betekent dat vluchten slechts mogen worden uitgevoerd krachtens een daartoe strekkende toestemming door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Voor zover het zogenaamd IT-vervoer betreft (Inclusive Tour-reizen waarbij in de prijs p.p. naast het vervoer tenminste overnachtingsaccommodatie voor de duur van de reis op de aangeboden plaats van bestemming is inbegrepen en welke als zodanig door of ten behoeve van een reisorganisatie of -organisator aan het publiek wordt aangeboden), geldt dat dit vervoer op routes tussen Nederland en de Nederlandse Antillen in beginsel wordt voorbereiden aan de luchtvaartmaatschappijen van die landen, die geregelde luchtdiensten tussen deze landen onderhouden. In onderliggend geval zouden dat de KLM en de ALM zijn.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Het komt mijn fractie voor om in de lijn van variabilisatie, voor het goederenvervoer na te denken over een systeem waarbij leegrijden zwaarder belast wordt dan volle wagens. Graag reactie.

Antwoord:

Leegrijden is een fenomeen dat ik graag wil beperken. Leegrijden is in het algemeen ook voor de vervoerder uit bedrijfseconomisch oogpunt niet interessant. Er zijn echter onderdelen van het vervoer waarbij leegrijden niet te vermijden valt, te denken valt aan de bouw en het tanktransport. Zwaarder belasten is dan niet redelijk en leidt ook niet tot volrijden. Om leegrijden te bestrijden denk ik dan ook eerder aan het lopende programma Transactie, waarbij we samen met vervoerders en verladere werken aan efficiënter wegvervoer, dan aan belastingmaatregelen. Daarnaast stimuleert Verkeer en Waterstaat ontwikkelingen op het gebied van telematica die de mogelijkheden van samenladen vergroten. Tenslotte is in het algemeen de beladingsgraad moeilijk voor te schrijven, vast te stellen en te handhaven. Zo is bijvoorbeeld gewicht in veel gevallen geen goede maatstaf.

Vraag van de leden **Van Gijzel** (PvdA)/**Van der Steenhoven**

(GroenLinks):

Uit de beleidseffectrapportage blijkt het instrument van parkeerbeleid nog onvoldoende uit de verf komt terwijl het met name in stedelijk gebied erg dienstbaar kan zijn. Hoe staat het met de uitvoering van de passage in het regeerakkoord op dit punt?

Antwoord:

Ik streef ernaar het parkeerbeleid als essentieel onderdeel van beleid in het NVVP op te nemen. Hiermee is een goede doorwerking naar het beleid van de andere overheden gewaarborgd. Het NVVP zal ook nader ingaan op de rol van ieder van de overheden. Ter voorbereiding van mijn beleid zal het onderzoek naar de publieke kosten van het parkeerareaal en de mogelijke bijdrage van het parkeerbeleid aan de oplossing van de congestieproblematiek worden onderzocht, zoals in de regeringsverklaring is toegezegd. Dit onderzoek is inmiddels in het onderzoeksprogramma 1999 opgenomen.

Vraag van het lid **Herrebrugh**

(PvdA):

Hoe beoordeelt u de voorstellen voor een groen poldermodel bij de ontwikkeling van infrastructuur?

Antwoord:

Ook ik sta positief tegenover het, in een interactief proces met de betrokkenen, komen tot voorstellen voor infrastructuur zoals ook wordt bepleit door de Raad voor V&W. Ik kom daar in de brief aan de Kamer over de wijze van omgaan met de inpassing nog uitgebreid op terug.

Vraag van het lid **Herrebrugh**

(PvdA):

Welke maatregelen zijn genomen om onderuitputting bij de aanleg van OV infrastructuur te voorkomen?

Antwoord:

Onderuitputting in een tijd waarin we om financiële redenen tot een als zeer pijnlijk ervaren prioriteitstelling moeten komen kan en mag natuurlijk niet voorkomen. Het is daarom goed om ons te realiseren dat met name nieuwe infrastructuur plannen niet alleen ontwikkelingstijd vergen maar dat ook tijd nodig is om de plannen middels de ruimtelijk planologische procedures in te passen. We hebben

daar met de MIT planning rekening mee gehouden. In het voorstel voor de herziening van de tracéwet, dat ik u binnenkort zal toezenden, wordt de werkwijze nog eens zoveel mogelijk aangescherpt.

Vraag van het lid **Herrebrugh**

(PvdA):

Door Herrebrugh (96.97) is gevraagd de consequenties van de gaswinning in de Waddenzee in kaart te brengen.

Antwoord:

Ik kan u meedelen dat binnenkort een studie van de NAM naar de bodemdaling ten gevolge van de huidige gaswinning en de mogelijke toekomstige gaswinning gereed zal komen. Deze studie wordt begeleid door een commissie waarin alle betrokken overheden zijn vertegenwoordigd. Het kabinet zal u begin volgend jaar hierover rapporteren, daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de schadeplichtige aspecten.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks):

Wat gebeurt er met de kortingen in het OV als er marktwerking komt.

Antwoord:

Het is op dit moment nog te vroeg om uitspraken te doen over de mate waarin en de periode waarbinnen inverdieneffecten kunnen worden ingeboekt ten gevolge van marktwerking. Zeker wil ik vermijden dat door een te vroegtijdige taakstelling de marktwerking een valse start maakt.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks):

De Minister wordt gevraagd nader naar de beveiligingssystemen van het spoor te kijken en versneld 25 kV in te voeren.

Antwoord:

Recent heb ik de Kamer op de hoogte gebracht van mijn voorname om op termijn een beter beveiligings- en benuttingssysteem op het spoorwagennet in te voeren. Dit onder de verzamelnaam: BB21. Dit zal ik vergezeld laten gaan van het verhogen van het voltage op de bovenleiding. In het MIT heb ik geld gereserveerd om de ontwikkeling van het beveiligingssysteem te laten plaatsvinden. Die ontwikkeling kan ik niet versnellen, want de industrie moet de systemen nog uit-

ontwikkelen. Ik deel de wens om zo snel mogelijk meer ruimte op het net te kunnen creëren, maar het moet technisch wel kunnen.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks):

Is de minister bereid overleg te voeren met Treintaxi om het produkt «Treintaxi» te verbeteren omdat de kwaliteit terugloopt?

Antwoord:

Het is mij bekend dat de Treintaxi een lichte daling laat zien in het aantal passagiers. Verder heeft Treintaxi mij laten weten dat NS Reizigers haar financiële bijdrage aan Treintaxi wil verminderen. Dat betekent, aldus Treintaxi, dat het aanbod van Treintaxi zal moeten worden teruggeschroefd. Dat houdt onder andere in dat het bedieningsgebied van Treintaxi zal worden vermindert.

De daling van het aantal passagiers en het door Treintaxi geschetste scenario baren mij zorgen en daarom ben ik al in bespreking gegaan met Treintaxi om de gevolgen daarvan in beeld te krijgen. Indien de ontwikkelingen, mede gelet op de functie van Treintaxi in de ketenmobiliteit, zouden leiden tot een onaanvaardbaar kwaliteitsverlies, zal ik mij beraden op eventuele acties van mijn kant. Daarbij zal ik, rekening houdend met ieders verantwoordelijkheid, uiteraard NS Reizigers, maar ook de decentrale overheden die bevoegdheden hebben ten aanzien van vervoer, betrekken.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks):

Bij milieuvriendelijk vervoer hoort transportpreventie. De CDA fractie roept de Minister op om op korte termijn, in nauw overleg met bedrijven, concrete initiatieven te ontwikkelen op dit terrein. Wat vindt de Minister van de aanbevelingen in het rapport van Bakkenist (uitgevoerd op verzoek van Stichting Natuur en Milieu) over transportpreventie?

Antwoord:

Transportpreventie past in het streven van Verkeer en Waterstaat om te komen tot ontkoppeling in de relatie economische groei en groei van het goederenvervoer. Tegen deze achtergrond heeft V en W het onderzoek van de Stichting Natuur

en Milieu naar transportpreventie inhoudelijk en financieel ondersteund. Het onderzoeksrapport getiteld «Transportpreventie, een nieuw concept in logistiek Nederland» van augustus 1998 geeft goede voorbeelden van mogelijkheden voor transportpreventie. Inmiddels is Verkeer en Waterstaat gestart met vervolgonderzoek. Hierbij wordt gezocht naar concrete beleidsaangrijpingspunten. In de loop van het onderzoek zal met het bedrijfsleven worden overlegd. Begin 1999 worden de resultaten hiervan verwacht. Deze resultaten zullen gebruikt worden om transportpreventie als instrument voor goederenvervoerbeleid in het NVVP in te kunnen vullen.

Vraag van de leden **Van der Steenhoven** (GroenLinks) en **Van Gijzel** (PvdA):

Wat gaat u doen met de f 150,5 mln. van de verkoop van VSN Noord aan Arriva?

VSN groep heeft een deel van haar bedrijf verkocht en gaat misschien nog meer verkopen. Wat gebeurt er met de opbrengst van die verkoop?

Antwoord:

De effecten van de verkoop van VSN Noord aan Arriva of de eventuele toekomstige verkoop van een ander deel van de VSN groep voor VSN zal ik gedegen bezien in het licht van de totaliteit van de financiële gevolgen van het veranderingsproces binnen VSN. Daarbij komt uiteraard ook aan de orde of er sprake is van winst en welke bestemming aan die winst zal worden gegeven. Dat laatste is aan de orde bij de jaarrekening 1998. Vanuit mijn belang als aandeelhouder zal ik bij de wenselijkheid van een dividend-uitkering terdege rekening houden met de solvabiliteit en de financiële gevolgen van de reorganisatievoorziening.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):

Hoe verloopt het decentralisatieproces bij RWS (afstoten taken naar lagere overheden en de rol van de HID'en)?

Antwoord:

Allereerst een korte terugblik. Tussen 1990 en 1996 heeft een viertal decentralisaties plaatsgevonden vanuit de Rijkswaterstaat.

a. Broekx-droog, de herverdeling van het wegenbeheer. Op basis van een aantal criteria is per saldo circa 9000

km rijksweg overgegaan naar andere overheden. Daarbij is circa f 1,1 miljard structureel overgeheveld naar het provincie- of gemeentefonds.

Thans is nog circa 2600 km, voornamelijk autosnelweg, in rijksbeheer dat wil zeggen plus minus 2,5% van de totale weglengte in Nederland (waar meer dan 50% van het verkeer wordt afgewikkeld). Aan deze operatie, die als één geheel (inmiddels) is uitgevoerd, is 9 jaar voorbereiding vooraf gegaan.

b. Broekx-nat, de herverdeling van het beheer van waterstaatswerken. In dit kader is de overdracht van ruim 300 objecten (kanalen, havens, dijkvakken enz.) overeengekomen. Anders dan bij Broekx-droog had deze overeenkomst het karakter van een raamovereenkomst, waarbij over elk object afzonderlijk moest worden onderhandeld. Deze operatie is nog steeds niet afgerond en waarschijnlijk zal een aantal objecten uiteindelijk niet worden overgedragen. Bovendien is in veel gevallen extra geld (dus boven de historische beheerskosten) nodig geweest om de overdracht tot stand te brengen.

c. De decentralisatie-impuls. In dit kader zijn, op initiatief en verzoek van de ministeriële stuurgroep decentralisatie, door de provincies voorstellen ontwikkeld die in feite neerkomen op een opdeling van RWS over de provincies. RWS moest worden teruggebracht tot een adviserend apparaat (grosso modo de specialistische diensten) mede ten behoeve van de provincies. Het Rijk zou daarbij wel de kosten moeten dragen. Ten behoeve van de uiteindelijke besluitvorming is advies gevraagd aan de externe adviseurs voor de Decentralisatie Impuls (van Aardenne, van Dijk en Etty). In de beoordeling van deze externe adviseurs worden de provinciale plannen grotendeels afgewezen. Belangrijkste argument: de hoofdinfrastructuur is van nationaal belang en moet op nationaal niveau worden beheerd. Bovendien wordt gewezen op de unieke positie van RWS vanwege de daar aanwezige kennis. Overigens was het uiteindelijke resultaat van de decentralisatie-impuls de decentralisatie van twee subsidieregelingen: rivierwaterkeringen en verkeersveiligheid.

d. Het Verdi-convenant. Hierbij zijn enkele regionale verkeersen vervoerstaken gedecentraliseerd. Dit convenant is eveneens een uitvloeisel van de decentralisatie-impuls. Het

Verdi-convenant was grotendeels het resultaat van een bestuurlijke discussie over de verdeling van taken op het terrein van verkeer en vervoer.

Bij de vier genoemde decentralisatie-operaties is circa f 1,5 miljard structureel overgedragen en waren plus minus 1000 medewerkers betrokken. De oplossing van de personele problemen is in veel gevallen op het bord van RWS gebleven er waren tientallen miljoenen guldens extra nodig om de overdrachten rond te krijgen.

Inhoudelijke argumenten die pleiten tegen een verdergaande decentralisatie zijn: functionele samenhang, schaalgrootte en doelmatigheid. De hoofdlijn van de commissies Brox (nationaal beheer van de nationale infrastructuur, regionaal bij de provincies enz.) blijkt in de huidige praktijk goed te werken.

De noodzaak van een samenhangend beheer van de bovenregionale infrastructuur wordt ook groter, bijvoorbeeld door ontwikkelingen in het rivierbeheer en het kustbeheer, inzet van dynamisch verkeersmanagement en een flexibel beheer ten behoeve van een betere benutting. Ook de voortschrijdende internationalisatie is in dit opzicht een argument voor een bundeling van activiteiten op het juiste niveau. Kijkend naar de doelmatigheid geldt dat het bijeen houden van de driehoek kennis, beleid en uitvoering binnen de V&W-organisatie onontbeerlijk is.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Is de minister voornemens steun te geven aan de instelling van een anti-file-platform om creativiteit te bundelen om voor 2003 de files met 10% te laten dalen?

Antwoord:

In de nota Samen werken aan bereikbaarheid, die mijn voorganger zo'n twee jaar geleden aan de Kamer stuurde, is al gewezen op het belang van samenhang en samenwerking in het bereikbaarheidsbeleid. Slechts als alle betrokkenen hun stenen bijdragen kan daadwerkelijk een behoorlijke verbetering van het bereikbaarheidsgebouw verwezenlijkt worden. Ik ben het met de spreker eens dat daarbij zo veel mogelijk creativiteit aan de dag moet worden gelegd als maar

mogelijk is. Maar naast het verder denken over wat ons dichter bij een betere bereikbaarheid brengt, mogen we niet vergeten het reeds bedachte en bestaande instrumentarium met grote voortvarendheid in te zetten. Te vaak willen we alleen de krenten uit de pap pikken en schuiven we op zichzelf effectieve maar minder populaire maatregelen voor ons uit. Ik wil dan ook de nadruk leggen op het met alle betrokken partijen uitvoeren van dat wat al bedacht is en zijn nut bewezen heeft. Tegelijkertijd sta ik open voor alle nieuwe ideeën die ons kunnen helpen. Ik ben daarover reeds in gesprek met topvertegenwoordigers van het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Klopt het dat in de begroting geld is vrijgemaakt ter financiering van trams?

Antwoord:

In 1997 zijn met de drie tramsteden afspraken gemaakt over de wijze waarop de vervanging van tram-materieel in de regiobekostiging wordt geïntegreerd. Hiervoor is in het verleden geld vrijgemaakt, dat in 1998 aan het totale exploitatiebudget is toegevoegd. Tramvervanging moet derhalve uit de reguliere exploitatiebijdrage worden bekostigd.

Vraag van de leden **Hofstra** (VVD) en **Giskes** (D66):
Kan de Minister het verbeteringsproces stimuleren bij het GVB-Amsterdam?

Antwoord:

Het zijn in de eerste plaats het bedrijf zelf en de gemeente Amsterdam die ervoor moeten zorgen dat de juiste condities worden geschapen om meer bedrijfsmatig en concurrerend te kunnen gaan werken.

De rol die VenW daarbij kan spelen beperkt zich tot een aantal – overigens niet onbelangrijke – randvoorwaarden.

Ik denk hierbij aan een goed werkend bekostigingssysteem, dat groei honoreert en voldoende recht doet aan de verstedelijkingsaspecten van Amsterdam, en aan faciliteiten die worden geboden om de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoerbijdragen mogelijk te maken.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Als gevolg van de grotere schepen en hogere snelheden van schepen in het kader van OV te water wil ik graag een reactie van de minister ten aanzien van de beheersbaarheid ten opzichte van andere watergebruikers.

Antwoord:

De daarvoor relevante regelgeving ziet er op toe dat snellere schepen in het kader van OV te water wijken voor langzamere schepen. Bij de experimenten met deze schepen en pilots OV te water is tot nu toe niet gebleken dat op dit punt sprake is van problemen dan wel dat men zich niet aan de regelgeving houdt.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Is de Minister bereid in Europees verband te pleiten voor verlenging van vrachtwagenmaten met 35 centimeter.

Antwoord:

De kwestie van de verlenging van de laadlengte is in Europees verband uitgebreid ter sprake geweest bij de aanpassing van de richtlijn 96/53 over de maten en gewichten van vrachtwagens. In Europees verband was toen duidelijk geen overeenstemming te bereiken op het punt van de langere laadlengte. Omdat de potentie van het voorstel ten aanzien van verlaging van schadelijke emissies en de kilometerreductie (efficiëntere beledig) vrij groot is, ben ik bereid om bij mijn Europese collega's de haalbaarheid van een dergelijk voorstel te toetsen. Een haalbaar voorstel zal mijns inziens alleen kans van slagen hebben als de verdere ontwikkeling van het intermodaal vervoer zeker wordt gesteld, omdat dit in '95/'96 het breekpunt was in de behandeling in EU-verband.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Klopt het dat Rotterdam Airport geen nachtregime heeft? (in relatie tot voetbalvlucht Eelde)

Antwoord:

De luchthaven heeft als beleid dat er in de nacht geen H2-vliegtuigen mogen vliegen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
N.a.v. de Heerenveen-vluchten vanaf Eelde wordt gevraagd of er in uitzonderingsgevallen na 23.00 uur gevlogen kan worden.

Antwoord:

Op dit moment kan er alleen in noodgevallen, voor ambulancevluchten e.d. 's-nachts gevlogen worden op Eelde. De regio heeft in het Bestuurlijk Overleg over de aanwijzing eerder aangedrongen op een beperking van de huidige mogelijkheden dan op een uitbreiding ervan.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
De NVVP moet anders van karakter: koppeling tussen doelen, middelen en effecten.

Antwoord:

Mee eens. Bij de te formuleren doelen moet de gewenste outcome (effecten) gedefinieerd worden en moet inzichtelijk worden gemaakt welke middelen benodigd zijn.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Is de minister bereid om in overleg met de schippersorganisaties een verlengingsvoorstel voor de oud-voor-nieuw regeling uit te werken dat beter is dan het magere voorstel van de EU?

Antwoord:

Nederland heeft er bij de Europese Commissie en het Voorzitterschap sterk op aangedrongen het voorstel van de Commissie spoedig te behandelen zodat er geen vacuüm zal ontstaan als de huidige regeling afloopt op 28 april 1999. Een vacuüm heeft namelijk zeer negatieve consequenties voor de Europese binnenvaartmarkt. Alleen het huidige budgettaire neutrale EU-voorstel kan, mits er geen vertraging ontstaat in de Raad en het Parlement, net voor 28 april 1999 aangenomen zijn. Het aanvaard krijgen van een nieuw voorstel, dat nog moet worden voorbereid en geaccepteerd door alle lidstaten, het internationale bedrijfsleven, de Commissie, de Raad en het Parlement, zal minimaal anderhalf jaar in beslag nemen, als gevolg waarvan er op 28 april 1999 geen regeling meer is. Een ruimere regeling dan nu het geval is zal evenmin haalbaar zijn. Overigens is tijdens het ambtelijk vooroverleg in EU verband gebleken dat het geaccepteerd krijgen van het Commissievoorstel nog de nodige inspanningen zal gaan vergen. Tijdens het Algemene Overleg dat ik op 26 november 1998 met de Kamer over de aanstaande Transportraad van 30 november en 1 december

1998 zal voeren kan ik eventueel verder met u over dit dossier van gedachten wisselen.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Verminderde dienstverlening op het platteland; wat is de uitwerking daarvan op het reisgedrag?

Antwoord:

Om tot een betere kostendekking te komen in het openbaar vervoer zijn in gebieden waar de vervoersvraag de inzet van regulier lijndienstvervoer niet langer rechtvaardigt vormen van vraagafhankelijk vervoer een uitstekend alternatief. Niet alleen kan de service beter worden afgestemd op individuele behoeften van de reiziger, ook kunnen door de flexibele inzet van kleiner materieel kosten worden bespaard. Het is in mijn optiek niet de verminderde dienstverlening die leidt tot een minder gebruik van het openbaar vervoer, maar eerder het omgekeerde: doordat de vraag naar OV in bepaalde gebieden terugloopt zal het aanbod daarop moeten worden afgestemd om het OV betaalbaar te houden.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Gaaf het subsidievoorstel dat het ministerie nu uitwerkt en dat medio 1999 ingaat ook gebruikt worden om bijvoorbeeld de ontstane ontwikkeling bij suikerfabrieken te stoppen? En zou het niet beter zijn om bij wijze van experiment één kleine vaarweg in zijn geheel te verbeteren en tegelijkertijd de logistiek over water van en naar bedrijfsterreinen te optimaliseren?

Antwoord:

Het door u aangehaalde subsidievoorstel betreft een regeling ter stimulering van openbare regionale inland-terminals. In het kader van deze regeling kan subsidie worden verstrekt voor initiatieven vanuit de markt die leiden tot nieuwe levensvatbare of uitbereiding van bestaande groeiende openbare terminals. Deze regeling zal naar verwachting medio 1999 in werking treden maar is niet van toepassing op de aanleg of verbetering van bedrijfsgebonden overslagpunten zoals bij suikerfabrieken. Ter stimulering van de ontwikkeling van nieuwe of reactivering van reeds bestaande bedrijfsgebonden overslagpunten bestaat reeds sinds 1996 een subsidieregeling. Op grond

van deze regeling, «de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarweg-aansluitingen», kunnen verladers een subsidie krijgen als zij hun vervoer ombuigen van de weg naar het water. De resultaten van deze regeling zijn tot op heden verheugend. Hierover is de Tweede Kamer in maart van dit jaar geïnformeerd. Op dat moment waren er in het kader van deze subsidieregeling bijna vijftig subsidie-aanvragen ingediend die tezamen zullen leiden tot vier miljoen modal shift van weg naar water. 1,4 miljoen ton daarvan heeft een herkomst of bestemming aan klein vaarwater zoals bijvoorbeeld de Zaan, de Linge en de Schie. Een van de projecten die in het kader van deze regeling is gehonoreerd betreft overigens een grote hoeveelheid suikerbieten die jaarlijks over grote afstand vanuit Limburg naar omgeving Groningen en naar Rotterdam wordt getransporteerd. Naar uw suggestie een kleine vaarweg in zijn geheel te verbeteren en tegelijkertijd de logistiek over water van en naar bedrijfsterreinen te optimaliseren wordt reeds gestudeerd. Als voorbeelden noem ik de verkenning naar de Zaan en de planstudies naar het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Berlicum/ Den Dungen), zoals deze in het nieuwe MIT genoemd staan. Bij deze drie projecten gaat het om zowel de verbetering van een (kleinere) vaarweg als de ontsluiting van de aanliggende bedrijfsterreinen.

Vraag van de leden **Van Bommel** (SP) en **Van Gijssel** (PvdA):

De Minister zal het toch met mij eens zijn dat we niet de kant van het Britse voorbeeld inzake spoorvervoer op moeten, waar de reizigers steen en been klagen over vertragingen en smerige treinen en de overheid meer subsidie kwijt is dan in de jaren daarvoor. Artikel Volkskrant

Antwoord:

Ik ben het volstrekt eens met de stelling dat deze zaken in het contract met de NS aan de orde dienen te komen. In dit kader worden prestatieafspraken opgenomen omtrent punctualiteit en een minimum-voorzieningsniveau. Overigens was het vertrekpunt van de nieuwe marktordering in het Verenigd Koninkrijk totaal anders dan in Nederland. Vóór privatisering was het spoorwegsysteem van erbarme-

lijke kwaliteit. Langzaamaan komt daar nu, na aanbesteding, verbetering in. Er wordt nieuw materieel besteld en de subsidiëring vermindert substantieel gedurende de concessieperiodes. Eén en ander zal dus op de middellange termijn zijn vruchten afwerpen.

Vraag van het lid **Giskes** (D66):
Wat doet de Minister bijvoorbeeld om te bevorderen dat een prototype van de zepelin wordt ontwikkeld?

Antwoord:

Zoals ik in mijn brief van 28 juli aan de voorzitter van de Tweede Kamer heb vermeld beschouw ik luchtschepen als een interessante optie voor stille en schone vervoerstoepassingen op specifieke deelmarkten. De rijksoverheid (EZ, VROM en V&W) treedt in deze fase dan ook stimulerend op en heeft o.a. een globale marktverkenning laten uitvoeren. Tevens is een externe coördinator bij NOVEM aangesteld en gefinancierd. Momenteel wordt gezien of een bijdrage verstrekt kan worden aan een haalbaarheidsonderzoek door het initiërende consortium. Mede op basis van de resultaten van die studie zal door de betrokken departementen een beleidsstandpunt worden bepaald.

Vraag van het lid **Giskes** (D66):
Door aanbesteding van het streekvervoer kan een te grote versnippering dreigen door een te groot aantal concessiegebieden.

Antwoord:

Bij de aanbesteding van concessies kunnen decentrale overheden versnippering voorkomen door gebieden aan te besteden die een vervoerkundig geheel vormen. Het wetsvoorstel bevat op dit punt geen voorschriften. De beslissing is aan decentrale overheden.

Vraag van het lid **Giskes** (D66):
Het zeescheepvaartbeleid is een succes te noemen door de gunstige vestigings- en vlagvoorwaarden. Probleem dreigt nu te worden dat er veel te weinig Nederlandse officieren beschikbaar komen. Een campagne voor het nautisch onderwijs lijkt ons hard nodig. Is de minister dat met ons eens en, zo ja, wat gaat zij daaraan doen?

Antwoord:

Ja, sinds 1996 wordt daarom een wervingscampagne gevoerd gericht op het vergroten van de instroom in het maritieme en maritiem gerelateerde onderwijs. Hiermee wordt beoogd het aanbod van Nederlandse zeevarenden en officieren voor nu en in de toekomst zeker te stellen. De wervingscampagne vormt een belangrijk element van een geïntegreerde aanpak gericht op de maritieme arbeidsmarkt en het maritiem en maritiem gerelateerde onderwijs. Zolang de spanningen op de maritieme arbeidsmarkt bestaan, blijft de noodzaak aanwezig hier aandacht voor te vragen.

Vraag van het lid **Giskes** (D66):
Probleem om van de vele plannen naar uitvoering te komen. Nodig om uitvoering daar te leggen waar de meeste kans is op succes. Niet V&W als «dominante probleem-eigenaar». Het hoofdoel van Perspectievennota is toch niet nog een plan/PKB? En is een PKB wel de juiste vorm, gezien het gewenste integrale ruimtelijke beleid?

Antwoord:

Het doel van het maken van het NVVP is niet om een PKB te produceren. Dit document zet de hoofdlijnen van het toekomstig verkeer- en vervoerbeleid neer, inclusief de afspraken over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden. Het is enerzijds een document dat de bestuurslagen in Nederland op mijn beleidsterrein bindt; anderzijds zult u erin een uitwerking van het rijksbeleid vinden. De provincies en gemeenten zullen die zaken die voor hun verantwoordelijkheid zijn in Provinciale Verkeeren vervoersplannen en in het gemeentelijk beleid uitwerken.

De Planwet stelt dat het NVVP tevens een PKB is. Dit is ook nodig waar het gaat om ruimtelijke reserveringen. Naar mijn mening moet het PKB-deel dan ook zo beperkt mogelijk blijven. Dat laat onverlet dat de integraliteit van beleid hoog in mijn vaandel staat.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF):

De vraag is of we niet moeten streven naar uniformering van afspraken met de decentrale overheden.

Antwoord:

Op dit moment wordt gezien hoe in de toekomst tot een zekere uniformering bij de formulering van afspraken kan worden gekomen.

Vragen van de leden **Stellingwerf** (RPF) en **Van den Berg** (SGP):

Wat is de stand van zaken op het punt van onderzoek naar een kilometerheffing?

Is het nog wel verantwoord om tot dure investeringen in rekening rijden te besluiten?

Ziet de minister mogelijkheden voor een grootschalige proef met een heffing per gereden kilometer?

Antwoord:

Het onderzoek naar een heffing per gereden kilometer is inmiddels gestart. Daarbij worden verschillende varianten onderzocht wat betreft het tijdstip van heffen, de hoogten van de heffing en mogelijkheden van terugsluizen van de opbrengsten. De resultaten van dit onderzoek zullen begin volgend jaar verschijnen.

Een mogelijk geavanceerd systeem van een kilometerheffing is niet in strijd met de introductie van rekeningrijden. Het sluit juist op elkaar aan. De techniek die op dit moment voor rekeningrijden wordt ontwikkeld zal in de toekomst heel goed kunnen worden ingezet om de tarieven voor een heffing per gereden kilometer te differentiëren in de spits. Daarmee zijn de investeringen in de techniek van rekeningrijden dus zeker zeer verantwoord.

Het ontwikkelen van een geavanceerd systeem waarbij een specifieke prijs wordt berekend voor elke gereden kilometer staat nog in de kinderschoenen. Een grootschalige proef ligt daarom niet voor de hand. Wel ben ik van plan om te onderzoeken of het mogelijk is om op termijn enkele concrete pilots met betrekking tot het beprijzen van mobiliteit uit te voeren.

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

Mijn fractie is blij met de bescheiden tariefsverhoging die de NS voor het komende jaar wil doorvoeren. Wel betreurt ik het dat de regering nog geen inzicht kon geven in de uitkomsten van de gesprekken tussen de NS en een aantal grote scholen inzake het medegebruik van de NS/OV jaar kaarten voor scholier-

ren. Kan de minister aangeven op welke wijze zij de vinger aan de pols wil houden ten aanzien van dit punt?

Antwoord:

De voortgang van de gesprekken tussen NS-R en de scholen inzake het medegebruik van NS/OV-jaarkaarten wordt door mij nadrukkelijk gevolgd. Ik heb met NS-R afgesproken dat ik tijdig wordt geïnformeerd over de inventarisatie van de problematiek en de uitkomsten van de gesprekken tussen NS-R en de scholen. De verwachting is dat de inventarisatie in het voorjaar van 1999 wordt afgerond en ga er vooralsnog van uit dat naar aanleiding van de inventarisatie een adequate oplossing wordt geboden voor gezinnen met scholieren die met ingang van het schooljaar 1999/2000 met een grote lastenverzwaring worden geconfronteerd.

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

Dienen de investeringen (in het spoor) zich niet veel meer te richten op de basiskwaliteit van het spoornet.

Antwoord:

De basiskwaliteit van het spoornet krijgt zeer veel aandacht van NS Railinfrabeheer, met name waar het gaat om veiligheid en punctualiteit. Het Rijk steekt daar op dit moment in de orde van f 1300 mln/jaar in en dat is in relatie tot de aanwezige infrastructuur een adequaat niveau.

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

De Kamer ontving nog geen antwoord op het verzoek van de commissie Verkeer en Waterstaat een oplossing voor de problemen rond de vervallen investeringssubsidiëring te vinden, in overleg met IPO en VNG. Hoe staat het daarmee? Is de minister bereid tenminste een stimulerende rol te spelen.

Antwoord:

Op 10 november is er ambtelijk overleg geweest met IPO en VNG. Daarbij bleek bij partijen de behoefte te bestaan nauwkeuriger na te gaan onder welke condities de decentralisatie van bevoegdheden en middelen destijds heeft plaatsgevonden. Onomstreden is echter dat de verantwoordelijkheid voor de overzetveren als onderdeel van

lokale of provinciale verbindingen niet meer bij het rijk ligt.

IPO en VNG hebben medegedeeld dat zij enige tijd nodig hebben om hun achterban te raadplegen over de financiering van de overzetveren. Het IPO heeft verder toegezegd de provincies op te zullen roepen de situatie rond de overzetveren te bezien en zich af te vragen of er in het kader van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid reden is in overleg te treden met betrokken gemeenten.

Dit alles betekent dat het ambtelijk overleg zal worden voortgezet. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk informeren over de uitkomsten van dit overleg.

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

De heer Van den Berg (2) vraagt of er ten departemente gewerkt wordt aan wetgeving ten behoeve van rivierverruiming.

Antwoord:

Daar werkt mijn departement zeker aan. In vervolg op een juridische analyse van bestaande wetgeving heb ik geconstateerd dat voor het tijdig beschikbaar hebben van juridisch instrumentarium aanpassing van wetgeving vereist is. Hiervoor zijn in beeld de Tracéwet, de Onteigeningswet en de Wet op de waterkering. Mijn departement werkt aan de benodigde wetswijzigingen. Volgens afspraak in de Stuurgroep Deltaplan Grote Rivieren worden IPO, Unie van Waterschappen en VNG nauw betrokken bij de voorbereiding van deze wetsvoorstellen.

Een vraag die de heer Van den Berg (2) hieraan koppelt is of er voldoende wetgevingscapaciteit beschikbaar is?

Terecht wordt gesignaleerd dat er op het door u aangehaalde beleidsterrein een werkpakket van aanzienlijke omvang bestaat. De benodigde capaciteit wordt daarop afgestemd.

Ten aanzien van het risico van overstromingen vraagt de heer Hofstra (167 2e deel) naar de relatie tot de daling van de bodem en de stijging van de waterspiegel?

Door de voortgaande bodemdaling en zeespiegelstijging zou, zonder verdere maatregelen, het risico van overstromingen in ons land steeds

verder toenemen. In de Wet op de waterkering zijn echter veiligheidsniveaus vastgelegd die we willen handhaven. Dit betekent wel dat we hiervoor tot in lengte van jaren een forse inspanning zullen moeten leveren.

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

De heer Van den Berg (5a) heeft gevraagd waar blijft de toegezegde evaluatie van de «nota beheer op peil» over het onderhoud van de waterwegen?

Antwoord:

In de nota uit «duurzaam waterwegbeheer» van 1994, die destijds ook naar de Tweede Kamer is gezonden, is de stand van zaken op dat moment ten aanzien van de staat van onderhoud van de waterhuishoudkundige infrastructuur weergegeven.

Behalve de vaarwegfunctie gaat het daarbij ook over de andere waterhuishoudkundige functies. De bevindingen van deze nota vormden aanleiding om aan het beheer en onderhoud een financiële impuls te geven om de ontstane achterstand in beheer en onderhoud in te lopen. De evaluatie waar de heer van den Berg op doelt is om na te gaan hoe nu, een kleine 5 jaar later het beeld is.

Op dit moment wordt gewerkt aan afronding en de verslaglegging van het evaluatieonderzoek dat heeft plaatsgevonden. Naar verwachting zal ik in april/mei de Tweede Kamer kunnen informeren.

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

De heer Van de Berg (4) heeft nog gevraagd of NW4 ruimte laat voor herstel en inrichting van watersystemen, wat er op dit gebied in 1999 gaat gebeuren en wat het meerjarenperspectief is.

Antwoord:

Naar aanleiding van extra middelen voor Natte Natuur uit het Regeerakkoord, zullen in NW4 aanvullende beleidsdoelen worden opgenomen. De aanvullende beleidsdoelen betreffen de ontwikkeling van grootschalige natte natuur in de delta en het IJsselmeer, en een impuls van het programma Herstel & Inrichting van rijkswateren. Binnen het programma Herstel en Inrichting wordt prioriteit gegeven aan de

aanleg van vispassages bij de stuwen in Rijn en Maas en aanleg van natuurvriendelijke oevers en andere buitendijkse gebieden in alle rijkswateren. In totaal is voor het programma herstel & inrichting structureel circa 60 mln per jaar gereserveerd. Met LNV is overleg gaande over de invulling van de Natte Natuur-gelden uit het regeerakkoord. In 1999 zal in dit kader een project in het IJsselmeer gestart worden. Vanaf 2000 zal de impuls voor het programma herstel & inrichting rijkswateren beschikbaar komen. Prioriteit zal hierbij gegeven worden aan realisatie van een doorlaatmiddel Veerse Meer.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV):
Is met een onderscheid in kernnet en regionaal spoor concurrentie op het spoor definitief van de baan?

Antwoord:

Met de keuze van één concessie voor het hoofdtrilnet en regionale concessies is concurrentie op het personenvervoer per spoor in deze marktsegmenten tot 2010 niet aan de orde. Bij concessieverlening worden bepaalde exclusieve rechten verleend aan de vervoerders die de concessie verwerven. In de concessie wordt bepaald om welke rechten het gaat. Dit kan regionaal vervoer zijn of nationaal vervoer. Wel is het mogelijk dat op dezelfde infrastructuur samenloop is van treindiensten uit verschillende concessies, bijvoorbeeld voor het vervoer op het hoofdtrilnet en regionaal vervoer.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV):
Wat de scholieren betreft, horen wij niet bepaald positieve berichten over de opstelling van de NS na de wijziging van de spitstarieven. De gesprekken met scholen over de gevolgen van de tariefsverhoging leveren niets op. Zelfs via de grootverbruik-contracten met de scholen werd geen opening geboden om tot een oplossing te komen. Wil de minister dit opnieuw bij de spoorwegen aankaarten? Zonder een krachtige inspanning van de minister, vrees ik dat aan het begin van het nieuwe schooljaar in 1999 harde klappen vallen.

Antwoord:

De voortgang van de gesprekken tussen NS-R en de scholen inzake het medegebruik van NS/OV-jaarkaarten wordt door mij nadrukke-

lijk gevolgd. Tot op heden is mij niet bekend dat deze gesprekken zijn afgerond.

Ik heb met NS-R afgesproken dat ik tijdig wordt geïnformeerd over de inventarisatie van de problematiek en de uitkomsten van de gesprekken tussen NS-R en de scholen. De verwachting is dat de inventarisatie in het voorjaar van 1999 wordt afgerond en ga er vooralsnog vanuit dat naar aanleiding van de inventarisatie een adequate oplossing wordt geboden voor gezinnen met scholieren die met ingang van het schooljaar 1999/2000 met een grote lastenverzwaring worden geconfronteerd.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV):
Is het kernnet groot genoeg?

Antwoord:

Zoals u zelf al stelt zal ik u mijn visie hierop binnenkort aan de Tweede Kamer aanbieden. Daarin zal ik een afbakening aangeven van hoofdtrilnet en regionale netwerken. Het onderscheid wil ik op vervoerkundige gronden maken. Ik kijk daarbij naar de functie van het vervoer: is het regionaal, nationaal of interregionaal vervoer. Groot of klein is daarbij niet de primaire invalshoek.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV):
Rekeningrijden en OV-module op chipkaart. Wil de minister de mogelijkheden in kaart brengen en de Kamer met een concreet voorstel dienen?

Antwoord:

Bij rekeningrijden is gekozen voor de geaccepteerde betaalmiddelen Chipper en Chipknip, zodat de burger niet nog weer geconfronteerd wordt met een speciale betaal-chipkaart. Het ligt daarbij ook niet in de rede dat het Rijk zelf een «grijs geld» circuit introduceert naast de reeds bestaande kaarten van de banken. Bovendien kan gebruik gemaakt worden de bestaande opwaardeer-automaten van de banken, in plaats van daartoe zelf een kostbare infrastructuur aan te moeten leggen. De aard van de toepassing bij rekeningrijden is zodanig dat een vooraf bekend tarief van de kaart afgeboekt wordt. Hierin verschilt de OV toepassing, waarbij het tarief van meerdere factoren afhankelijk is, zoals de afgelegde afstand, de aard van het abonnement, kortingen bij veelvuldig gebruik, etc. Dit soort van

mogelijkheden vereist extra voorzieningen op de chipkaart, die daar thans niet op zijn aangebracht. Het is denkbaar dat op den duur een dergelijke OV-module ook op de Chipknip en de Chipper wordt aangebracht. In dat geval zal het ook mogelijk worden om deze module zo in te richten, dat een verband gelegd kan worden tussen rekeningrijden en het OV.

Er is goede voortgang inzake het vaststellen van functionele eisen aan de OV-module op de chipkaart in meer algemene zin. Op een geëigend moment zal ik u daarover nader berichten.

Vraag van het lid **Schutte** (GPV):

Er zijn duidelijke, bovenlokale afspraken over zaken als parkeerbeleid nodig. Ik denk ook aan afspraken tussen overheden en lokale organisaties. Waarom zou je de bereikbaarheid per openbaar vervoer van kleine kernen niet garanderen door een convenant van overheid, vervoersbedrijf en bewoners? De Minister zou hiertoe een aantal pilot-projecten kunnen starten. Graag een reactie.

Antwoord:

In het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) zal het nationale kader voor het verkeers- en vervoersbeleid worden aangegeven. Daarnaast stellen de decentrale overheden hun decentrale verkeers- en vervoersplannen op. De rijksoverheid moet hen in staat stellen om een geïntegreerd lokaal vervoerbeleid moeten kunnen voeren. Alleen zij kunnen beoordelen of parkeermaatregelen bijdragen aan de leefbaarheid en de bereikbaarheid van hun regio. De bevoegdheden voor het openbaar vervoer zijn per 1 januari 1998 gedecentraliseerd. De decentrale overheid heeft dus de verantwoordelijkheid voor het vervoer van en naar kleine kernen in haar gebied. Ik zie geen enkele reden om aan te nemen dat dit onvolgende tot stand komt. Convenanten en pilot-projecten waarbij het Rijk partij is zijn wat mij betreft op dit moment niet aan de orde.