

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 (28 000-XII)

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Hoe beoordeelt de minister de forse kritiek van de VNG: De VNG merkt op dat de afgelopen 4 jaar geen enkele voortgang op handhaving voor de verkeersveiligheid is geboekt?

Ik vind dat extra handhaving op het onderliggend wegennetwerk noodzakelijk is. Met name op de 50- en 80 km/u-wegen gebeuren de meeste ongelukken. Ik ben het niet eens met de uitspraak van de VNG dat de afgelopen vier jaar geen enkele voortgang op dit dossier is geboekt. Sinds 1999 is het Openbaar Ministerie gestart met de Regionale projecten verkeershandhaving (dit als uitvoering van het kabinetsstandpunt IBO-V). Deze regioprojecten richten zich op de vijf speerpunten uit het landelijk verkeershandhavingbeleid: snelheid, roodlicht, alcohol, gordel en helmdraagplicht. De projecten worden vormgegeven op basis van ongevalsanalyses. De regioprojecten worden steeds uitgevoerd naast het reguliere verkeerstoezicht. Per 1 januari 2002 is in alle politieregio's een regioproject in uitvoering en is structureel 150 miljoen gulden per jaar beschikbaar. Dit zijn de zogenaamde regioprojecten verkeershandhaving onder leiding van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Er zijn dan ruim 700 fte's aan de regioprojecten toegekend. Met mijn collega's van BZK en Justitie ben ik zeer recent overeengekomen de samenwerking tussen politie en justitie enerzijds en de wegbeheerder anderzijds verder te verbeteren door «best practices» te ontwikkelen. Door resultaat-afspraken te maken verkrijgen de wegbeheerders een meer gemarkeerde, concrete invloed op de regioprojecten.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Waarom is het budget voor de vaarwegen niet verhoogd, gelet op de lovende toon van de minister bij de recente internationale binnenvaartconferentie?

Het belangrijkste resultaat van de binnenvaartconferentie is dat alle belangrijke binnenvaartlanden de politieke verplichting op zich hebben genomen om de binnenvaart te bevorderen door een geïntegreerde pan-Europese binnenvaartmarkt tot stand te brengen en daarnaast het pan-Europese vaarwegennet te moderniseren. Nederland heeft zijn vaarweginfrastructuur internationaal gezien goed voor elkaar. De grootste knelpunten zijn opgenomen in het MIT. Het vrijmaken van extra gelden voor het op korte termijn aanpakken van overige vaarwegknelpunten is niet haalbaar gezien de grotere knelpunten bij overige modaliteiten. In de periode na 2010 is mogelijk weer ruimte beschikbaar in het MIT voor het uitvoeren van nieuwe vaarwegknelpunten.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Deelt de minister het pleidooi van de Commissie Terlouw voor meer samenhang in de trits infrastructuur-gedragbeïnvloeding-handhaving?

Ik ben het eens met de aanbeveling van de commissie Terlouw de verschillende aspecten van verkeersveiligheid meer in onderlinge samenhang te bezien en te behandelen. Bij het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn vooral oplossingen gezocht in infrastructuurele aanpassingen. In het NVVP en in de tweede fase Duurzaam Veilig is gekozen voor de samenhang die ook de commissie Terlouw bepleit.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Tot 2002 is geen extra geld voor beheer en onderhoud van

vaarwegen. Wat vindt de minister hiervan?

Voor de planning van het beheer en onderhoud Waterbeheren en Vaarwegen is een goed systeem voorhanden; het betreft de systematiek van het BPN (de beheersplannen Nat). Dit geeft een helder overzicht van de behoefte aan beheer en onderhoud voor de komende jaren. Zo blijkt er tot 2005 een spanning tussen de behoefte aan beheer en onderhoud en de beschikbare middelen. Vanaf 2005 is er binnen het Infracfonds ruimte voor een structurele oplossing van de onderhoudsproblematiek. Bij de begrotingsbehandeling vorig jaar en bij de Voorjaarsnota 2001 heeft de Regering aangegeven hoe ze de onderhoudsproblematiek tot 2005 beheersbaar denkt te houden. Zo is er ondermeer op gewezen dat als het betalingsritme binnen de totale V&W-begroting daar ruimte voor biedt de beschikbare financiële middelen met voorrang voor beheer en onderhoud zullen worden ingezet. De mogelijkheden daartoe worden van jaar tot jaar bekeken.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wil de minister haar toezegging om met IPO en VNG om de tafel te zitten nakomen?

In de schriftelijke voorbereiding van deze begrotingsbehandeling heb ik gemeld dat we in het AO van 21 mei gezamenlijk hebben vastgesteld in deze Kamer dat in de problematiek van de veren het IPO als probleem-eigenaar dient te worden beschouwd en dat ik de bereidheid heb met het IPO mee te denken, maar dat het IPO mij nog niet benaderd heeft. Ik zie geen aanleiding tot een wijziging van dit standpunt. Het is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van het IPO en dus niet van mij. Het IPO is op de hoogte van mijn standpunt. Uit het feit dat het IPO mij nog niet heeft benaderd, concludeer ik dat zij dat vooralsnog niet nodig achten. Mijn bereidheid om mee te denken blijft echter bestaan.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Gaat u de normen nog verder naar beneden bijstellen als het erger wordt of heeft u er vertrouwen in dat de toch al magere afspraken gehandhaafd kunnen worden?

De normen van het Overgangscontract II blijven van kracht. Het verbeterplan van de NS is bedoeld om zo snel als mogelijk weer op deze uitgangspositie uit te komen. De NS is gevraagd om in het verbeterplan hiertoe oorzaken te analyseren en een gericht, ambitieus en tegelijkertijd realistisch programma op te stellen. Ik ga er derhalve vanuit dat de doelstellingen uit het verbeterplan door de NS kunnen worden gerealiseerd. Tegen deze achtergrond beschouw ik deze doelstellingen als een bottom-line. Indien uit de halfjaarlijkse rapportages blijkt dat de NS onder deze lijn zakt, dient men de reden daarvoor aan te tonen en te verantwoorden.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): In de zomer reed bijna 8% van de treinen niet, kan het nog erger? Weet u wel zeker dat het dieptepunt is bereikt?

Verwezen wordt naar het antwoord op de vraag van het Kamerlid Van Bommel inzake afspraken met NS.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Zal NS al het beschikbare personeel en materieel inzetten in de spits waardoor de daluren het nakijken hebben?

De wijze waarop het personeel en materieel wordt ingezet is een afweging die de NS zelf moet maken in zijn bedrijfsproces. Ik neem echter wel aan dat de NS het personeel en materieel zodanig inzet dat men zowel de afgesproken prestaties als het voorzieningenniveau in het Overgangscontract II realiseert. Ik zie toe op de naleving van deze afspraken. Tevens veronderstel ik dat de NS zodanig klantgericht opereert dat men erop stuit om de reizigersstromen over de gehele dag optimaal te verwerken.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Waarom is uitplaatsing taakorganisaties nodig?

De uitplaatsing van de taakorganisaties is enerzijds noodzakelijk omdat ik het zeer onwenselijk acht dat het, bij Railinfratrust BV ondergebrachte, eigendom van de infrastructuur in handen is van het verzelfstandigde bedrijf NS. Het betreft hier immers infrastructuur die wordt betaald door de belastingbetaler. Met de uitplaatsing door

middel van de aandelenoverdracht van Railinfratrust BV krijgt de Staat de beschikkingsmacht over deze infrastructuur. Anderzijds vloeit de uitplaatsing van de taakorganisaties logischerwijs voort uit de in 1995 gekozen scheiding tussen infrastructuur en vervoer. Deze keuze is bevestigd in het beleidsvoornemen Derde Eeuw Spoor uit 1998 en vormt de principiële basis van de uitgebreide Europese regelgeving voor de spoorsector. De uitplaatsing van de taakorganisaties, welke eveneens onderdeel uitmaken van RIT BV, maakt het mogelijk voor deze organisaties om op een non-discriminatoire en transparante wijze haar taken ten behoeve van zowel goederenvervoerders als personenvervoerders in te vullen. Dit dus los van de NV NS. Het betreft hier onder meer taken op het gebied van capaciteitstoewijzing en capaciteitsbenutting, alsmede beheer & instandhouding. Bovendien wordt met de uitplaatsing van de taakorganisaties gevolg gegeven aan diverse Kamer moties in dit verband (Remkes cs. en Van der Steenhoven).

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Kan de minister de Wet Personenvervoer sneller evalueren?

Voor een gedegen evaluatie zijn nodig:
– voldoende gebieden van uiteenlopende aard (zowel stedelijk als landelijk) waar aanbesteding heeft plaatsgevonden
– een looptijd van enkele jaren, zodat de effecten van de exploitatie van het openbaar vervoer door de winnende concessiehouder zichtbaar worden.
Voor 1-1-2003 is 17-20% van het OV aanbesteed en voor 1-1-2004 is dat naar verwachting 35%. Het is dan ook niet zinvol de Wet Personenvervoer sneller te evalueren en de evaluatie eerder dan de toegezegde datum (1-12-2004) aan de Tweede Kamer aan te bieden.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Wat vindt u van de suggestie om de RDW ook de registratie van gestolen fietsen te laten uitvoeren?

Een werkgroep van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit buigt zich over de problematiek van de registratie van gestolen fietsen. Ik wacht – evenals mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksaangelegenheden – het advies van deze werkgroep af. Overigens kan de registratie van gestolen fietsen niet zo maar aan de RDW worden opgedragen, omdat de wettelijke grondslag daarvoor ontbreekt. Mocht de werkgroep in die richting adviseren, dan zal dus voor een wettelijke grondslag moeten worden gezorgd.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Wat gaat de minister doen om problemen bij aanleg, zoals duurder worden van asfalt, het hoofd te bieden?

Het beheersen van de kosten van aanlegprojecten heeft bij de RWS maximale aandacht. Speciaal hiervoor is 2 jaar geleden het project kostenbeheersing gestart. Prijsstijging als gevolg van onder andere inflatie wordt gecompenseerd door indexering van de budgetten. De Rijkswaterstaat tracht waar mogelijk door nauwkeurige systematische ramingen en monitoring van de prijsontwikkeling de kosten (van bijvoorbeeld asfalt) in de hand te houden.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Hoe wil de minister de fiets meer betekenis geven als daar niet ook forse financiële middelen tegenover staan?

Het fietsbeleid is een decentrale verantwoordelijkheid en deze overheden krijgen middels de GDU hier financiële middelen voor. Decentrale overheden kunnen deze middelen t.b.v. de fiets inzetten. Het rijk zet zich in om de decentrale overheden te faciliteren en heeft daarnaast een rol als het gaat om de hoofdinfrastructuur. Om deze rijksrol succesvol in te kunnen vullen is mijns inziens geen financiële impuls nodig. Een aantal voorbeelden van de rijksinzet zijn:
– Jaarlijks krijgt het in juli 2001 ingestelde Fietsberaad (voor decentrale overheden) 1 mln om decentrale knelpunten aan de kaak te stellen.
– Ten behoeve van het project OV-fiets (amendement uit 2000 van Van Steenhoven) is nu 5 mln beschikbaar gesteld voor een aantal pilots.
– Voor de verbetering van de fietsenstallingen bij de stations is tot en met 2006 460 mln beschikbaar gesteld.

– Ter bestrijding van het fietsendiefstal is een IVP (Integraalveiligheidsplan)-werkgroep actief waarin o.a. BZK, Justitie en V&W deelnemen.
– Het Benchmarkproject, waarbij de fietsersbond het fietsbeleid onder de gemeenten meet.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Wat kan de minister als ze de grond van Schiphol in handen krijgt bij de privatisering? Zijn er geen andere mogelijkheden om hetzelfde te bereiken?

Het doel van de combinatie van de exploitatievergunning tezamen met de grondverwerving ligt in de waarborging van het publieke belang van «de continuïteit van de luchthaven als mainport». Dat wil zeggen dat de overheid als in het geval van wanbeheer door NVLS de continuïteit van de luchthaven in gevaar komt – als ultimum remedium – de vergunning zo snel mogelijk kan intrekken en daarmee de mogelijkheid heeft om deze aan een andere luchthavenexploitant te geven. De verwerving van de grond, die nu in handen is van NVLS, is derhalve nodig om de exploitatievergunning zonder tijdverlies te kunnen intrekken. Het alternatief hiervan is, dat de grond in handen blijft van NVLS. Dit zou echter betekenen dat de Staat in het geval dat zij de vergunning wil intrekken zich in een afhankelijkheidspositie bevindt. In dit geval is immers de medewerking van NVLS nodig om de exploitatie door een derde mogelijk te maken. Langdurige onteigeningsprocedures door de Staat kunnen het gevolg zijn, indien NVLS niet meewerkt. Met voornoemde afhankelijkheidspositie is de voortgang van het luchthavenbedrijf op Schiphol en van de luchthaven voor de nationale economie niet gediend.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Hoe denkt u het probleem op te lossen dat er door de oud voor nieuw regeling meer grotere binnenschepen door relatief kleine vaarwegen moeten? Zou die regeling niet moeten worden afgeschaft?

De groei van het aantal grotere binnenvaartschepen leidt niet echt tot problemen. Daarbij worden met het MIT-programma vele knelpunten opgelost omdat ze voor een belangrijk deel gebruik maken van de vaarroutes met grote doorvaart-

hoogtes. De oud-voor-nieuwregeling heeft aan haar doelstelling voldaan en kan worden afgebouwd (planning april 2003) e.e.a. conform het in de «Verordening 718/1999 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren» aangegeven tijdpad (tot 28 april 2003).

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
In het geval van (vijandige) overname door een buitenlands bedrijf komt het «Schipholconcept» in buitenlandse handen en dreigt het risico van sneller volvliegen van de contouren met lawaaige vliegtuigen. Hoe denkt u dit te voorkomen?

Zoals de publieke regelgeving m.b.t. het mainportbelang van toepassing is op de huidige exploitant, NVLS, zo zou deze regelgeving ook van toepassing zijn op een andere, eventuele buitenlandse exploitant, indien de mogelijkheid zou worden geboden tot de verwerving van een meerderheidsbelang. Hoofdzakelijk is echter, dat een luchthavenexploitant geen slots kan uitgeven aan luchtvaartmaatschappijen. Deze taak is voorbehouden aan een onafhankelijke slotcoördinator die de beschikbare luchthavencapaciteit op basis van binnen EU vastgestelde criteria toedeelt aan luchtvaartmaatschappijen die daartoe een verzoek indienen. Bovendien is er voortgaande regelgeving van de geluidkarakteristieken van vliegtuigen waar iedere exploitant zich aan dient te houden, zoals de uitfasering van de zogenoemde H-2-vliegtuigen. Tenslotte zou het volvliegen van de contouren met lawaaige vliegtuigen negatief uitwerken op het aantal vliegbewegingen – omdat de geluidscontouren niet overschreven mogen worden – en daarmee op de commerciële exploitatie van de luchthaven.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP):
Hoe kijkt de regering zelf aan tegen processen als marktwerking en privatisering, onder andere in het licht van verdeling van verantwoordelijkheid inzake sociale veiligheid?

Door de toepassing van marktwerking is het mogelijk het OV klantgericht en doelmatiger te laten aanbieden. Vandaar dat wetgeving

tot stand is gebracht die de toepassing van marktwerking in het regionale OV mogelijk maakt. De verantwoordelijkheden voor het regionale OV zijn grotendeels gedecentraliseerd. De verantwoordelijkheid inzake de sociale veiligheid in het OV is daarmee ook primair de verantwoordelijkheid voor de decentrale overheden geworden. De regering stelt vanwege de omvang van de problematiek van de sociale veiligheid in het OV al een aantal jaren extra middelen aan de decentrale overheden ter beschikking in aanvulling op de reguliere rijksbijdrage. De concessieverlening, zoals die deel uitmaakt van de Wet personenvervoer 2000, vraagt expliciet aandacht voor het aspect sociale veiligheid in het OV. De verbetering van de sociale veiligheid in het OV wordt in die zin meegenomen bij de concessieverlening van het OV. Dit geldt ook voor concessies die zijn verleend aan private partijen.

Vraag van het lid **Depla** (PvdA):
Welke concrete stappen gaat de staatssecretaris zetten om dit soort aanbevelingen (van een studie van alle grote opdrachtgevers in weg- en waterbouw op het terrein van energiebesparing duurzaam bouwen en oppervlaktedelfstoffen nog een wereld te winnen) in de praktijk te brengen? De PvdA vindt dat de regering een actieprogramma moet maken waarin staat hoe RWS als grote opdrachtgever innovaties en marktvoorbraken op het gebied van energiebesparing duurzaam bouwen en het gebruik van vernieuwbare oppervlaktedelfstoffen gaat realiseren.

RWS heeft diverse lopende programma's en activiteiten om innovatie te realiseren op het terrein van Duurzaam Bouwen, vernieuwbare oppervlaktedelfstoffen en energiebesparing. De verschillende programma's hebben tot doel 20% energiebesparing te bereiken in 2010 (referentiejaar 1995). Via het programma Duurzaam Bouwen wordt er naar gestreefd zowel bij aanleg als beheer en onderhoud van Infrastructuur energie te besparen en zorgvuldig om te gaan met schaarse grondstoffen. Daarbij wordt, krachtens de doelstellingen uit hert Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen 2, zoveel mogelijk gebruik gemaakt van secundaire en vernieuwbare grondstoffen.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Hoe kijkt de minister aan tegen de wens van Consumentenbond, ANWB en ROVER om de OV-bedrijven aansprakelijk te stellen voor schade door vertragingen, om de positie van de klant in de mobiliteitsmarkt langs deze weg te versterken?

Een deel van de vertragingen in het OV kent een oorzaak die buiten de vervoerder ligt (mankementen aan de infrastructuur, ongelukken, zelfdodingen, weersomstandigheden, etc.). Daarom is ooit in art 8:108 van het Burgerlijk Wetboek (BW) geregeld dat vervoerders niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor vertragingsschade. Zowel door consumentenorganisaties als in de Kamer is mij gevraagd of dit artikel niet uit het BW geschrapt kan worden. Ik heb daar wel begrip voor, maar ik zie er veel haken en ogen aan. Op dit moment kan voor bus, tram en metro niet goed worden vastgesteld welke vertragingen precies hebben plaatsgevonden. Voor alle OV-modaliteiten geldt dat niet kan worden vastgesteld of iemand die schade claimt ook werkelijk schade heeft geleden. Evenmin kan voor elke specifieke vertraging de verantwoordelijkheid worden bepaald, zodat niet duidelijk is of de vervoerder aansprakelijk is. Verder moet worden bedacht dat het vergoeden van vertragingsschade een kostenpost zou betekenen voor vervoerders. Zij zullen deze zeer waarschijnlijk doorberekenen aan hetzij de overheid (via concessie of contract), hetzij de reizigers (via de tarieven). Hoewel een zekere aansprakelijkheid van vervoerders voor vertragingsschade niet op voorhand onlogisch of onredelijk is, zitten er diverse problemen aan waarvoor niet op korte termijn een oplossing voorhanden is. Dit is een wankele basis voor wetgeving. Wanneer een chipkaartsysteem is ingevoerd en alle OV-voertuigen zijn uitgerust met een plaatsbepalings-systeem, worden wellicht voldoende gegevens geregistreerd om vast te stellen wie er last hebben gehad van vertragingen en wie daarvoor verantwoordelijk is. Ik stel voor op dat moment – in overleg met de minister van Justitie, die verantwoordelijk is voor het BW – nog eens kritisch te kijken naar de huidige passage in het BW. Dit belet overigens vervoerders niet om zelf

een regeling te treffen. Zo kent NS sinds 15 februari de in Europa unieke regeling Geld Terug Bij Vertraging. Ik kan me voorstellen dat de consumentenorganisaties met de OV-bedrijven overleggen over het opnemen van een zekere aansprakelijkheid voor vertragingsschade in de vervoervoorwaarden. Er bestaat een regulier overleg over de algemene vervoervoorwaarden. Dit overleg is onlangs door de consumentenorganisaties opgeschort omdat de OV-bedrijven niet bereid zouden zijn tot een regeling voor aansprakelijkheid bij vertragingen. De bedrijven melden echter wel degelijk bereid te zijn tot overleg hierover. Ik hoop dan ook dat partijen hun overleg zullen hervatten; wellicht kunnen ze dan in redelijkheid tot een pragmatische uitkomst komen.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Hoe staat het met de toezegging van de minister in het spoordebat om te zullen kijken naar de mogelijkheid nog bestaande maar niet meer gebruikte voorstadstations opnieuw in gebruik te nemen?

Gelet op de scheiding in verantwoordelijkheden tussen de vervoerder en het ministerie ten aanzien van exploitatie versus infrastructuur, geldt dat de vervoerder interesse moet tonen in het bedienen van dergelijke stations. Indien bediening in de huidige situatie mogelijk is, sta ik uiteraard positief tegenover het initiatief. Indien blijkt dat een investering in de infrastructuur noodzakelijk is, dan wel dat de bediening voor andere stations verslechtert, moet er een goede nut en noodzaak afweging worden gemaakt.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Dijsselbloem noemt het plan Norder rond de A4 Midden Delfland een veelbelovend voorbeeld van een integrale aanpak. Hij dringt aan nu de voorbereiding van de ontwerp-tracébesluiten MER ter hand te nemen en met de private partijen te onderhandelen over hun bijdrage in de financiering van het gehele plan.

Ik ben voornemens de Kamer vóór de MIT-behandeling over het plan Norder te informeren waarna inhoudelijke discussie hierover kan plaatsvinden.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Dijsselbloem wil de aanpak van A13 door Overschie niet laten wachten op een besluit over de A4 en vraagt om een integrale aanpak (VROM+V&W+gemeenten) met maatregelen zowel op en om de weg als in de wijk. Graag reactie minister.

Op dit moment loopt een onderzoek naar maatregelen om de situatie in Overschie langs de A13 op korte termijn te verbeteren. Ik verwacht de resultaten eind deze maand te krijgen om daarna eventuele vervolgbesluiten te kunnen nemen.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Kan de minister voor 10/12 aan de Kamer berichten over de stand van zaken inzake de spoor-tunnel Delft? Onder andere over PPS-mogelijkheden. Wanneer kan de schop de grond in?

Voor 10 december 2001 zal ik de Kamer een brief doen toekomen waarin de laatste stand van zaken betreffende het project spoorzone Delft is weergegeven.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Is de minister bereid 50% mee te betalen aan een proefproject in Amsterdam om fietschips in te bouwen ook in niet-nieuwe fietsen?

In het kader van de bestrijding van fietsendiefstal in het Integraal Veiligheidsprogramma zijn vertegenwoordigers van alle betrokken partijen bij elkaar gebracht. In deze werkgroep, onder leiding van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, zitten naast de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Justitie ook de politie, RAI, Fietsersbond, BOVAG, ANWB, Verbond van Verzekeraars, VNG en de Stichting Aanpak Voertuig-criminaliteit. Van de zijde van V&W is de RDW hierbij betrokken. In afwachting van de voorstellen lijkt het mij niet zinvol thans een toezegging te doen.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Is de minister bereid om een externe analyse te laten plaatsvinden naar de bekostigingssystematiek van de vervoersbedrijven en dan de mate waarin kosten van veiligheidsmaatregelen wel of niet verdisconteert zijn in de subsidies?

Het rijk verstrekt structureel middelen aan de decentrale overheden specifiek ten behoeve van de verbetering van de sociale veiligheid. Het is aan de decentrale overheden om te bepalen welke maatregelen hiertoe worden ingezet. In de huidige situatie zie ik geen aanleiding tot zo'n analyse. Huidige situatie. De besteding van de geormerkte gelden wordt separaat verantwoord door de OV-autoriteiten. De vraag in hoeverre daarnaast nog kosten worden gemaakt voor de verbetering van de sociale veiligheid, is door mij niet te beantwoorden. De NS neemt onder de vervoersbedrijven een uitzonderingspositie in. Zij krijgen geen directe rijksbijdrage voor de exploitatie, ook niet voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid. Zij geven in hun jaarverslag aan zelf circa f 100 mln per jaar hieraan uit te geven. Toekomstige situatie. N.a.v. het IBO-rapport Decentralisatie Exploitatie OV zal het kabinet een beslissing nemen over de aanpassing van de algemene bekostigingssystematiek voor het OV. Hierbij zullen structuurkenmerken een belangrijke rol spelen. Bij de keuze en weging van structuurkenmerken zal rekening worden gehouden met de mate waarin specifieke maatregelen nodig zijn voor een aanvaardbaar veiligheidsniveau. Deze keuze en weging, zal gebaseerd zijn op extern onderzoek.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Is de minister bereid om – in navolging van de reeds gemaakte afspraken in Europees verband en met de RAI – ook met sectoren als de weg- en waterbouw en de Agro-industrie afspraken te maken over versnelde invoering van de dobli-spiegels op de grote vrachtwagens die met name zij in gebruik hebben?

In de onlangs met de RAI-vereniging afgesloten overeenkomst hebben de leden van de RAI-vereniging toegezegd om alle nieuwe bedrijfsvoertuigen vanaf 1 oktober 2001 op eigen kosten uit te rusten met een zichtveldsysteem. Daarvoor geef ik een eenmalige financiële bijdrage. Door het sluiten van deze overeenkomst met de RAI-vereniging hoef ik mij alleen nog te richten op het aanbrengen van zichtveldsystemen op bedrijfsvoertuigen die voor 1 oktober 2001 in de handel zijn

gebracht. Om de eigenaren van deze voertuigen ertoe te bewegen om een zichtveldsysteem aan te schaffen en te monteren bestaat er sinds anderhalf jaar een subsidieregeling voor zichtveldsystemen die een bijdrage levert van circa 50 procent van de aanschafkosten. Deze regeling is opengesteld voor alle eigenaren van bedrijfsvoertuigen, dus óók voor de sectoren weg- en waterbouw en de agro-industrie.

Vraag van het lid **Dijsselbloem** (PvdA): Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is en wanneer voorstellen volgen van de volgende onderwerpen:
– rijbewijs voor beginnende automobilisten;
– invoering van kentekens voor brom- en snorfietsen;
– verbod op radardetectie in de auto;
– verbod op autotelefoneren?
En is het waar dat op al deze onderwerpen met name het Ministerie van Justitie dwarsligt?

Het beeld dat de heer Dijsselbloem oproept van mijn collega van Justitie herken ik niet. T.a.v. rijbewijs voor beginnende automobilisten: Met mijn ambtgenoot van Justitie vindt overleg plaats over de registratie van de strafbare feiten die gaan meetellen voor het beginnersrijbewijs. De bestaande registratiesystemen van het OM zijn vooral toegesneden op registratie op kenteken. Voor het beginnersrijbewijs zal persoonlijk voor iedere beginnende bestuurder, die zich schuldig maakt aan een bepaald strafbaar feit, een dossier aangelegd moeten worden. De organisatie hiervan kost geld en tijd. Volgende week vindt overleg plaats tussen mijn ambtgenoot van Justitie en mij om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Hierna zal ik de Kamer zo spoedig mogelijk over de stand van zaken op de hoogte brengen. T.a.v. invoering van kentekens voor brom- en snorfietsen: Ook ik ben van mening dat het kentekenen van brom- en snorfietsen voor de verkeersveiligheid en het tegen gaan van criminaliteit belangrijk is. Het blijkt echter dat de kosten van het kentekenen ook voor de merendeels goedwillende burger erg hoog zijn. Dat komt voornamelijk door de hoge kosten van de keuring. Om die reden heb ik om overleg verzocht met mijn collega's van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks-

aangelegenheden over een mogelijke bijstelling van de wijze van kentekenen. Daarbij worden de voors en tegens afgewogen van een geleidelijker invoering van het kenteken van brom- en snorfietsen. Zodra het overleg met mijn collega's en daarna met de branche is afgerond, zal ik de Tweede Kamer informeren. Dat zal begin 2002 zijn. T.a.v. verbod op radardetectie in de auto: Om radardetectie in het verkeer te verbieden is een wijziging van het Voertuigreglement (AMVB) nodig. Op dit moment ligt er een concept van het ontwerpbesluit, dat is opgesteld door een interdepartementale werkgroep. Kern daarvan is een verkoopverbod van radardetectie-apparatuur. Thans ben ik in overleg met de Keuringsdienst van Waren om de handhaving van dit verkoopverbod op zich te nemen. De Keuringsdienst van Waren heeft toegezegd op korte termijn met een opgave te komen, welke handhavingcapaciteit daarvoor benodigd is. De inzet is gericht op een bespreking in het Kabinet in december 2001. De planning is erop gericht het verbod in juni 2002 in te voeren. T.a.v. verbod op autotelefoneren: Binnenkort wordt de Algemene Maatregel van Bestuur in het Kabinet besproken, waarna het voor advies aan de Raad van State wordt voorgelegd. Als alles goed gaat zal een voorlichtingscampagne rond 1 februari 2002 starten. Voor wat alle vier genoemde dossiers betreft kan gezegd worden dat intensieve samenwerking tussen Justitie en V en W noodzakelijk is. Er vindt over de voortgang van de dossiers voortdurend ambtelijk en politiek overleg plaats.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Wat vindt u van het CDA voorstel om in het vervolg bij iedere aanbesteding in het OV een duidelijke veiligheidstoets op te nemen met daarin resultaatsafspraken met sanctiemogelijkheid?

Zoals bekend is V&W een groot voorstander van een zakelijke en structurele aanpak van de problematiek. Op termijn is het misschien ook mogelijk om gehoor te geven aan deze bekende wens (zie ook de zogenaamde groeiparagraaf in de begroting p. 68). Gegeven de nu beschikbare kennis en gegevens wordt het nu nog niet verantwoord gevonden om te eisen dat bij elke

aanbesteding resultaatafspraken worden gemaakt met sanctiemogelijkheid. Dit is mede een gevolg van het feit dat het hier gaat om een complexe maatschappelijke problematiek, waarbij vele omgevingsfactoren een rol spelen en vele partijen een bepaalde verantwoordelijkheid dragen. Dit is dan ook niet eenvoudig te vertalen in afspraken tussen de concessiegever en de concessienemer in de vorm van resultaatafspraken en sanctiemogelijkheden. Niet te min is in de Wet Personenvervoer 2000 vastgelegd dat er bij de concessieverlening expliciet eisen worden gesteld ten aanzien van de veiligheid van het personeel en de reiziger. Gegeven deze wettelijke context, zal ik er van mijn kant in ieder geval voor zorgen dat hieraan aandacht wordt besteed in het prestatiecontract met de NS. Hoe de decentrale OV-autoriteiten dat gaan doen is primair hun eigen verantwoordelijkheid. Daarin worden ze ondersteund door het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer. Dit is ook te lezen in TK, 2000-2001, 27400 XII, nr. 9. Met de beschikkingen voor de extra middelen sociale veiligheid aan de decentrale OV-autoriteiten die in het kader van de Voorjaarsnota 2001 beschikbaar zijn gesteld door V&W (de € 54 mln. verdeeld over '01-'05), zijn ook de verantwoordings-eisen aangescherpt zodat er achteraf verantwoord moet worden wat de effecten zijn geweest in de zin van objectieve en subjectieve veiligheid.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Het CDA vraagt opnieuw aandacht voor het initiatief om personenvervoer op het spoor voorrang te geven boven goederenvervoer of vindt de minister het terugbrengen van de snelheid van de reizigerstreinen tot het slakkengangetje waarmee goederentreinen een valide oplossing?

Het CDA pleit ervoor, in ieder geval op overbelaste trajecten in de spitsperiodes voorrang aan het personenvervoer te geven boven het goederenvervoer. Vanuit het oogpunt van de reiziger zou deze aanpak zeker de voorkeur verdienen. Ik ben echter vanuit een breder verkeers- en vervoerbelang ook verantwoordelijk voor het goederenvervoer over het spoor. Zeker in het licht van een redelijke benutting van de Betuweroute die nu onder constructie is, zal ook het goederenvervoer over spoor

een zekere groei moeten kunnen doormaken. Om zicht te krijgen op dit dilemma heb ik onlangs twee studies laten verrichten: ToeRGoed 2005 en de Waardestudie, die ik u met mijn brief van 10 oktober jongstleden heb toegezonden. Uit ToeRGoed 2005 is gebleken dat zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer de komende jaren nog kunnen groeien, zij het niet met een kwaliteit van «paden» die elk van de gebruikers graag zou wensen. Mede op basis van deze studies wordt het «Interim-besluit capaciteitstoewijzing spoorwegen» aangepast. Hierbij is ook goederenvervoer in de spitsperiodes voorzien. Om de schaarse capaciteit van het spoorwegnet zo efficiënt mogelijk te benutten, is inderdaad een zekere mate van homogeniseren gewenst. De conclusie dat hiermee reizigerstreinen tot een slakkengangetje veroordeeld zouden zijn, kan ik echter niet delen.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Is het vanuit doorstromingsveiligheids-overwegingen nog te accepteren dat vrachtwagens elkaar inhalen op 2-baans autosnelwegen. Het CDA verlangt met klem dat de motie die al eerder was aanvaard correct en met spoed wordt uitgevoerd. Veiligheid en vlotte verkeersstromen vereisen dit?

Ik ben van mening dat het vanuit doorstromings- en veiligheidsoverweging niet onder alle omstandigheden acceptabel is dat vrachtwagens elkaar inhalen. Daarom heb ik ook gedurende de ochtend- en avonds-pits een inhaalverbod voor vrachtwagens op ongeveer 800 kilometer van het autosnelwegennet ingevoerd. Zoals aangekondigd in mijn brief van 29 maart 2001 onderzoek ik thans hoe ik op verantwoorde wijze het inhaalverbod op 2x2 strookswegen naar tijd en plaats verder kan uitbreiden. Ik ben van plan om de Kamer eind november over een concreet voorstel te informeren. De uitbreiding is voorzien in het eerste kwartaal van 2002. In Eindhoven is op één van de weefvakken van de rondweg het inhaalverbod opgeheven, omdat dit aanleiding gaf tot gevaarlijke verkeerssituaties. In antwoord op kamervragen van de heer Weekers heb ik u daarover eerder dit jaar geïnformeerd. De bij die gelegenheid toegezegde uitbreiding van het inhaalverbod op

de weg Eindhoven-Venlo is inmiddels gerealiseerd

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Graag een reactie op het CDA pleidooi om bij besteding ICES-middelen grootste prioriteit te geven aan uitvoering aan het door het CDA in '94 neergelegde voorstel «van 2x2 naar 2x3».

Bij de besteding van de ICES middelen staan primair de problemen in het licht van de doelstellingen van het NVVP centraal. De vraag of en in hoeverre een wegvak verbreed moet worden is een vraag die van geval tot geval beantwoord moet worden; in het ene geval kunnen de problemen op een 2x2 wegvak worden opgelost door middel van benutting terwijl in een ander geval 2x4 rijstroken nodig zijn.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Waarom wordt de Tijdelijke Bijdrage Spoor Aansluitingen niet gecontinueerd?

De Tijdelijke Bijdrage-regeling Spoorwegaansluitingen (TBSA) werd in 1995 ingesteld voor een periode van 5 jaar en is in 1997 nog met een jaar verlengd. De regeling liep af per 31 december 2000. Er is besloten om de regeling niet nogmaals te verlengen omdat op grond van een evaluatie de indruk bestond dat er de eerste jaren minder aanvragen konden worden verwacht. De reden is dat de belangrijkste bedrijven die gebruik zouden kunnen maken van de TBSA inmiddels al een spoor-aansluiting hebben. In de aanloop naar de in dienststelling van de Betuweroute ben ik van plan te onderzoeken of een nieuwe bijdrage-regeling zinvol zou kunnen zijn om het goederenvervoer per spoor een extra impuls te geven.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Hoe staat het met de concrete uitwerking van aanpak van knelpunten en van onvoldoende uitgewerkte projecten in de regio?

De heer Eurlings noemt ter toelichting drie projecten. N35: Er ligt een tracébesluit voor het gehele project N35. Conform planning zal het eerste gedeelte, Almelo-Wierden, in 2005 in uitvoering worden genomen. Voor het tweede gedeelte, de tunnelbak bij Nijverdal, heeft de regio een aanvullend voorstel gedaan. Het

overleg met de regio hierover is gaande. Naar verwachting is dat eind dit jaar afgerond. Maaswerken: Op de Maaswerken is reeds uitvoerig ingegaan in een van de andere vragen van de heer Eurlings. A2 Maastricht: Op dit moment wordt voortvarend aan het provinciaal onderzoek naar het probleemoplossend vermogen en de marktmogelijkheden voor integrale oplossingen van de A2 Passage Maastricht gewerkt. Ik verwacht de resultaten van dit onderzoek zeer binnenkort te ontvangen. Op basis hiervan zal ik een besluit nemen over het vervoltraject.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Het CDA pleit voor een sterkere concentratie van handhaving van veilige en vlotte verkeersstromen op de recidive door sommige hardrijders in plaats van dat zo'n 60% van de 6,5 miljoen boetes op de laagste categorie snelheidsovertreders is. Dringende actie is nodig ten aanzien van verkeershandhaving; een meer glijdende schaal in de beboeting zou hier soelaas kunnen bieden.

Bij staandehoudingen wordt reeds rekening gehouden met het zwaarder bestraffen van recidivisten. Conform de wens van de Kamer onderzoekt de minister van Justitie thans de mogelijkheden en wenselijkheden van een vergelijkbare regeling in de Wet Mulder waarin op basis van kenteken wordt gehandhaafd.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Halverwege 2003 wordt de dode hoek spiegel verplicht voor het hele vrachtautopark. Waarom wordt niet sneller tot zo'n algehele wettelijke verplichting overgegaan?

Met het invoeren van een algemene verplichting zal ik moeten wachten op Europese wetgeving. Die wordt voorbereid door middel van een aanpassing van een EU-richtlijn. Het belang van zichtveldverbeterende systemen wordt door veel EU-landen onderkend, waardoor dit traject naar Europese maatstaven snel kan verlopen. Ik heb daar in de Transportraad fors op ingezet.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): We moet constateren dat de afgelopen jaren met betrekking tot de spoorinfrastructuur ernstige achterstanden zijn opgelopen. Het onderzoek van Twijnstra en Gudde heeft dit ook

uitgewezen. Ik vraag de minister dan ook ons toe te lichten hoe dit heeft kunnen gebeuren en ons een overzicht te geven van de sinds 1998 beschikbare budgetten voor onderhoud en beheer van de spoorinfra en de daadwerkelijke uitgaven, inclusief een toelichting op de verschillen tussen beide.

Bij de schriftelijke vragen van de Kamer ter voorbereiding van de begrotingsbehandeling is deze vraag ook gesteld, zie het antwoord op vraag 20 dat op 21 oktober jl. aan de Kamer is verzonden. In dit antwoord is reeds aangegeven dat bij de boekhoudkundige scheiding van RIB in 1995 er meerjarenafspraken zijn gemaakt met RIB voor de periode 1995-2000. In deze reeks was in eerste instantie een efficiencykorting opgenomen van 2% per jaar. Sinds die afspraak is echter door noodzakelijke mutaties, zoals structureel vanaf 1997 100 mln meer voor het kleinonderhoud, grootonderhoud en bovenbouwvernieuwing, het budget feitelijk verhoogd. Er is in het jaar 2000 ook f 140 mln extra geïnvesteerd in het onderhoud. Deze f 140 mln heeft Twijnstra Gudde niet verwerkt. Conclusie is dat de investeringen juist zijn toegenomen. Er is dus geen sprake van verminderde investeringen. In de brief aan de Kamer d.d. 6 november 2001 (kenmerk DGP/VI/U.01.03545) met als onderwerp de kwaliteit van de infrastructuur is aangegeven dat voor de lange termijn, vanaf 2003, extra investeringen nodig zijn. Zoals in de brief aangegeven zal de dekking gevonden worden in de ICES-claim ten bedrag van ruim 2 miljard. Dit betekent een forse investering in de kwaliteit van de infrastructuur.

Ten slotte nog de investeringen in beheer en onderhoud vanaf 1998:

	1998	1999	2000	2001
Rijksbijdrage RIB (x f 1 mln)	1337	1321	1426	1815
Leenfaciliteit	175	150	165	165
Gebbruiksvergoeding			41	84
Totaal beschikbaar RIB	1512	1471	1632	2064
Totaal realisatie RIB	1686	1431	1473	
Saldo	- 174	40	159	

Het saldo is een uitvloeisel van over de jaargrenzen heen verschuivende uitgaven. De middelen blijven dus beschikbaar voor het onderhoud.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): D66 kan zich niet aan de indruk onttrekken dat we wel graag over beter benutten van de wegen spreken, maar dat het kennelijk niet meevalt daadwerkelijk resultaten te boeken op dit front. Wil de minister eens toelichten waaraan zij het optimisme ontleent dat het de komende tijd met de benutting wel en beter gaat lukken, met andere woorden hoe we alleen al dankzij meer benutten echt minder files gaan krijgen? En wat er aan de hand is op de dossiers inhaalverbod vrachtwagens en openstelling vluchtstroken?

Begin dit jaar heeft u van mij een brief ontvangen (DGP/VI/U/01.00596) waarin de resultaten van de evaluatie van een drietal spitsstroken wordt beschreven. Het blijkt dat tijdens de spitsuren op de betreffende wegvakken nagenoeg geen filevorming meer optreedt. Tegelijkertijd heb ik de Kamer, n.a.v. de motie Weekers (27400 XII nr. 28), een brochure toegezonden met daarin een benuttingsprogramma voor de weg. Hierin staat beschreven wat de afgelopen jaren op gebied van benutting Hoofdwegen is uitgevoerd en wat voor de komende jaren gepland is. Over wat er al is uitgevoerd zal naar verwachting voor het eind van dit jaar nog een (tussentijdse) evaluatie verschijnen, waar meer inzicht zal worden gegeven in de bijdrage van benutting aan de congestiebestrijding. M.b.t. tot het dossier inhaalverbod vrachtwagens wordt u binnenkort geïnformeerd. M.b.t. openstelling vluchtstroken heb ik bij de bespreking van de motie Van der Steenhoven op 26 april 2001 het standpunt

ingenomen dat ik de discussie over doelgroepstroken in zijn algemeenheid wil voeren naar aanleiding van het NVVP deel 3.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Met betrekking tot de intensievere benutting is het antwoord op één van de vragen bij het NVVP dat de motie-Dijsselbloem/Giskes over extra veiligheidsmaatregelen, bestrijding van geluidsoverlast en aanpassing van de maximumsnelheid wordt uitgevoerd. Kan de minister hier een aantal voorbeelden geven hoe dat in de praktijk in zijn werk is gegaan?

Een voorbeeld is de A27 Lunetten–Everdingen waar een zogenaamde plusstrook aanwezig is. Een plusstrook is een smalle (tijdelijke) extra rijstrook die aan de linkerzijde van de rijbaan wordt gecreëerd door de overige rijstroken en de vluchstrook te versmallen. Op deze stroken is een maximumsnelheid van 70 km. van toepassing. Tevens is voor de plusstrook, evenals dat het geval is bij de reeds geopende spitsstroken (A4, A28, A27, A50), een calamiteitenplan aanwezig. Voor nieuw te nemen maatregelen geldt dat een Wet Geluidhinder- of (tracé-mer)-procedure dient te worden doorlopen. Voorbeelden hiervan zijn alle lopende of nog op te starten tracé-mer-studies op Hoofdwegengebied.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Wat vindt de minister van het concrete voorstel de maximum snelheid van besloten busvervoer te verhogen van 80 km/u naar 100 km/u en dat daar waar deze bussen worden ingezet voor woon-werkverkeer deze gebruik mogen maken van de vrije banen voor het OV?

Er is naar mijn weten nog geen sprake van een concreet voorstel door de bedrijfstak besloten busvervoer. V&W heeft samen met VROM zitting gehad in een begeleidingscommissie ten behoeve van een onderzoek in opdracht van KNV naar de merites van een verhoging van de maximum snelheid. Een eindrapport is nimmer ontvangen. In het kader van een verzoek om toestemming voor een experiment met een hogere maximum snelheid in het openbaar vervoer in het noorden van het land is overleg gevoerd in het kabinet. Het kabinet heeft besloten – om redenen

van bescherming van het milieu – de maximum snelheid te handhaven op 80 km/uur. Vanuit milieuoogpunt blijft het bezwaar tegen een hogere maximumsnelheid de toename van de emissies (CO₂, NO_x, fijn stof en geluid). Deze bezwaren gelden ook voor het besloten busvervoer. Met betrekking tot het gebruik maken van busbanen verwijs ik naar de algemene maatregel van bestuur van 22 juni 2001 (Staatsblad 2001, 329). Met deze maatregel wordt het mogelijk gemaakt dat busbanen worden gebruikt door andere bussen dan lijnbussen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Waar is het extra geld terecht gekomen? Of is dit opgegaan aan prijsstijgingen?

Voor infrastructuur is in de afgelopen kabinetsperiode – en verschillende sprekers hebben daar op gewezen – veel extra geld uitgetrokken. Ik noem de impuls in het kader van het Regeerakkoord 1998 circa f 14 mld, het BOR van ruim f 10 mld. Daarnaast groeien de budgetten van het Infrafonds jaarlijks reëel met 2,8%. De projecten die met deze middelen gerealiseerd worden, kunt u terugvinden in de project-overzichten en het projectenboek. Tot op heden zijn daarvan geen projecten gesneuveld door kostenstijgingen van andere projecten. Ook is tot op heden nog steeds keurig prijscompensatie aan de begroting en de projecten toegevoegd op basis van de rijksbreed gehanteerde index, te weten de index voor bruto overheidsinvesteringen. Er is de afgelopen jaren wel enige malen onderuitputting opgetreden. Deze middelen komen echter in de latere jaren in het fonds weer beschikbaar voor de eventueel vertraagde projecten. Deze middelen verdampen dus niet; sterker nog, ik verzet mij steeds tegen het gebruiken van onderuitputting voor het financieren van nieuwe wensen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Waar blijven de goedkope benuttingsmaatregelen?

Benuttingsmaatregelen zijn eigenlijk goedkoper dan uitbreiding d.m.v. bouwen. Primair wordt dan ook gekeken naar de mogelijkheden van benutten. Voor het spoor is een fors benuttingprogramma ingezet. Door verbetering van de infrastructuur

wordt de capaciteit gecreëerd om de ambitieuze groeidoelstellingen uit het overgangcontract II mogelijk te maken. In aansluiting daarop wordt capaciteit op stations (perrons en roltrappen) en op emplacementen gecreëerd en de betrouwbaarheid en beschikbaarheid verbeterd met 35-40%. In de herbezinning spoor is een verdere intensivering en versnelling opgenomen. In het – conform de studie Toergoed – te wijzigen interim-besluit capaciteits-toedeling wordt door optimalisatie van de dienstregeling de capaciteit vergroot voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer. Op gebied van Hoofdwegen heeft u begin dit jaar een brochure «Benutten Hoofdwegenet 2001-2006» ontvangen. In de brochure wordt inzicht gegeven welke benuttingsmaatregelen de komende jaren worden uitgevoerd.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Waarom wordt niet meer ingezet op bouwen op spitscapaciteit?

Het antwoord op de vraag of en wanneer er gebouwd wordt hangt af van een groot aantal factoren die aan de orde komen tijdens de afzonderlijke tracé-mer-procedures. Deze spelen zich af binnen de kaders van het NVVP beleid op basis waarvan probleemstellingen worden geformuleerd. Zo is er een bereikbaarheidsdoelstelling inhoudende een streven naar een gemiddelde trajectnelheid van 60 km/u op autosnelwegen. Zodra het gemiddelde structureel onder de 60 km/u komt is er sprake van een knelpunt. Er zijn dan maatregelen nodig. Bouwen op de capaciteit die nodig is om ook in de spitsuren overal congestievrij te rijden is erg kostbaar en gezien het veel lagere gebruik gedurende de rest van de dag weinig efficiënt.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Stand van zaken met betrekking tot eerdere moties VVD op gebied mobiliteit (inhaalverbod, bus 100 km etc.).

Voor het inhaalverbod voor vrachtwagens zie het antwoord op de vraag hierover van het lid Eurlings. Met betrekking tot 100 km/uur voor bussen verwijs ik naar het antwoord op de vraag hierover van het lid Giskes. Het kabinet heeft uit overwegingen van milieubescher-

ming besloten de maximum snelheid te handhaven op 80 km/uur.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Voorstel Min. toekomst RWS. Visie VVD: geen ZBO, splitsen monopolie organisatie.

Voor mijn visie op de toekomst van Verkeer en Waterstaat in het algemeen en Rijkswaterstaat in het bijzonder verwijs ik naar mijn brief aan de Tweede Kamer d.d. 9 juli 2001 (BSG/2001/4077) inzake organisatieontwikkeling Verkeer en Waterstaat. Mijn voornemen om RWS in de vorm van een agentschap op wettelijke basis binnen V&W een zelfstandigere positie te geven wordt op dit moment uitgewerkt in de vorm van een concreet plan van aanpak. Dit plan van aanpak zal begin 2002 aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Krijgen we naast IVW straks ook provinciale (regionale inspecties)?

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kent in de huidige situatie een indeling naar modaliteiten (vervoerssectoren: luchtvaart, scheepvaart, telecom, vervoer). Nader zal worden bezien of er een aanleiding bestaat voor het hanteren van een andere, bijvoorbeeld geografische, indeling.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Is er al een regeringsstandpunt met betrekking tot Commissie Stevens?

De commissie Stevens is één van de drie werkgroepen die is ingesteld naar aanleiding van het Dieselakkoord Wegvervoer van 16 september 2000. Medio dit jaar heb ik de aanbevelingen rond het onderwerp Vergroening en variabilisatie van de commissie Stevens ontvangen. Daarvoor heb ik ook de aanbevelingen van de werkgroepen Kroes (Structuurverbeteringen in de bedrijfstak wegvervoer) en Staatsen (Doorberekening van kosten) mogen ontvangen. Ik zal de Kamer nog deze maand het regeringsstandpunt over deze aanbevelingen toesturen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Waarom herziening relatie (gaat toch goed!?). Is de minister wel zorgvuldig genoeg?

Zie het antwoord op vraag Eurlings.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Heeft de NS de haar opgelegde boete al betaald?

Nee, de NS heeft bezwaar gemaakt tegen de opgelegde boete wegens het niet nakomen van het in het Overgangcontract II afgesproken minimumniveau van stationsbediening op de stakingsdagen 5,6 en 12 april 2001. Inmiddels is de NS daarop gedagvaard en loopt nu een juridische procedure om de boete in te vorderen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Reactie op monopoliepositie AVV bij verloop In-Car-systemen.

Er is geen sprake van een monopoliepositie van AVV bij de verkoop van In-Car-systemen. De feiten liggen anders: In het kader van een project Realisatie In-Car-systemen ter bevordering van o.a. digitale verkeersinformatiesystemen in de auto is een pilot uitgevoerd met het doel gedurende 1 jaar een vloot van 1000 voertuigen uit te rusten met een In-Car-systeem en ook operationeel te houden. Deze pilot is normaal via een open tendering in het kader van Europese regels op de markt gezet. Diverse consortia hebben hiervoor belangstelling getoond. Eén consortium heeft de opdracht gekregen de proef uit te voeren. Dit is zeer succesvol geweest en na afloop van deze proef is de bemoeienis van Verkeer en Waterstaat ten einde. Positief is dat het systeem ook commercieel haalbaar is gebleken en inmiddels op de markt is. AVV heeft hierbij geen enkel belang, laat staan dat er een monopolie is.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Is er evenwicht tussen veiligheid en doorstroming bij werken aan de weg (voorbeeld: afzetten 4 van de 5 stroken op A12)?

Bij de keuze tussen veiligheid en doorstroming, kies ik voor veiligheid. Zowel de veiligheid van de verkeersdeelnemers als van de wegwerkers acht ik prioritair. Binnen de kaders van veiligheid probeer ik uiteraard onnodig oponthoud voor de weggebruikers zoveel mogelijk te beperken. Zo wordt verreweg het meeste onderhoud in de nachtelijke uren verricht. Daarbij moet ik echter wel realistisch zijn: een wegdek vernieuwen zonder dat de wegge-

bruiker daar iets van merkt is nu eenmaal niet mogelijk. Enig oponthoud is – helaas – soms onvermijdelijk.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Standpunt minister ten aanzien van snelheidsbekeuringen: anders omgaan met kleine overtredingen?

De veel gehoorde klacht dat de politie erg kinderachtig is en voor een paar kilometer al schrijft is onjuist. Op de aan de betrokkene toegezonden girokaart wordt rekening gehouden met de door de Hoge Raad verplichte aftrek van de eventuele onnauwkeurigheid van de meetapparatuur. Die is vastgesteld op 3 kilometer beneden de honderd kilometer en 3 % boven de honderd kilometer. Dit is mede gezien de maximale foutmarge van 1% van de meetapparatuur aan de royale kant. Uit onderzoek, dat in opdracht van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie is uitgevoerd door het Bureau Interview, blijkt dat 80 % van de Nederlandse bevolking zich wel degelijk kan vinden in de huidige vorm van verkeershandhaving. De doelstelling van de verkeershandhaving is de weggebruiker te bewegen zich aan de norm te houden. De maximum snelheid is een grens, zachter mag, harder niet.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD):
Deelt minister opvatting dat zij verantwoordelijk is voor rail-infra? Hoe snel is infra op orde? Wat kost dat? Hoe gedekt?

Ik deel uw opvatting dat de minister verantwoordelijk is voor de rail-infra. Zoals aangegeven in de begroting onder beleidsartikel 06.2 op blz. 71 voldoet de infrastructuur aan de thans gestelde onderhoudsnormen. In mijn brief van 18 april van dit jaar met kenmerk DGP/VI/U-01.01041 is een uitgebreide toelichting gegeven op de huidige kwaliteit. Zoals u weet heeft het ministerie met Railinfra-beheer een verbeteringstraject afgesproken wat betreft het verminderen van het aantal storingen. In de periode 2000-2005 zal het aantal storingen die te wijten zijn aan de infrastructuur met 35-40% afnemen. Zowel in mijn brief van 18 april over de kwaliteit van de infrastructuur, de herbezuinigingsbrief van 7 september als mijn laatste brief van 6 november waar wordt ingegaan op de kwaliteit van de

infrastructuur, is beschreven dat in 2000 f 140 mln en in 2001 f 200 mln extra beschikbaar is gesteld voor de infrastructuur. Om de infrastructuur ook de komende jaren op voldoende niveau te houden zijn extra investeringen ook in de komende jaren nodig. Het ministerie is thans in overleg met RIB over het benodigde budget voor de komende jaren. In mijn brief van 6 november heb ik aangegeven dat ter dekking van deze investeringen er verschillende mogelijkheden zijn. Zo loopt er een ICES-claim in het kader van «slim en veilig OV» ten bedrage van ruim 2 mld voor de periode 2003-2010. Bij honorering hiervan is de problematiek meerjarig opgelost. Indien deze claim niet (geheel) wordt gehonoreerd dan rest mij niets anders dan in de begrotingsvoorbereiding 2003 naar additionele dekking te zoeken. Zoals reeds in mijn brief over de herbezinning aangegeven, zal bezien worden of dekking kan worden gevonden uit additionele middelen bij de minister van Financiën en/of uit herprioritering binnen het FES en/of ten koste van (aanleg) investeringen in het Infrastructuurfonds.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Wanneer valt een besluit over HSL-Noord?

Voor het eind van dit jaar wordt de beslissing genomen.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Structureel tekort bij vaarwegen van 200 miljoen per jaar. Waarom geen goede langetermijnplanning en middelen (eerdere moties-Van den Berg/Ravestein niet uitgevoerd)?

Zie antwoord op vraag van den Berg.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Vormen de tunnels een goed en betrouwbaar alternatief voor de autoveerponten over Noordzeekanaal, bij calamiteiten?

Mevrouw Ravestein vraagt of de vijf tunnels onder het Noordzeekanaal een goed en betrouwbaar alternatief zijn voor de op te heffen autoveren bij Zaandam en Velsen. Er zijn rampscenario's denkbaar, zoals overstrooming van het omringende gebied, waarbij ook de tunnels niet bruikbaar zijn. In alle andere gevallen zijn de tunnels een goed, snel en betrouwbaar alternatief voor de

autoveren. Overigens kunnen de fiets-/voetveren in noodgevallen ook lichte motorvoertuigen (zoals ambulances) overzetten.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Wil de minister afzien van haar plannen om de nationaliteitseis te laten vervallen voor kapiteins op schepen onder Nederlandse vlag.

Op dit moment is er door mij een wetsvoorstel «Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen» in voorbereiding. Zoals de naam al aangeeft gaat het bij dit voorstel dus niet om het laten vervallen van de nationaliteitseis voor kapiteins op Nederlandse zeeschepen, maar om een versoepeling van de omgang met de nationaliteitseis. Deze versoepeling is zondermeer noodzakelijk vanwege de grote schaarste aan Nederlandse officieren. Dit is overigens niet alleen een Nederlands probleem, maar ook voor alle andere OECD-landen. Zonder een degelijke versoepeling zal dus een deel van de Nederlandse vloot moeten worden uitgevlagd vanwege het ontbreken van het benodigde aantal Nederlandse kapiteins. Overigens is door mij, samen met collega Hermans, een Rondetafelconferentie georganiseerd met alle bij de arbeidsmarkt betrokken partijen, werkgevers, werknemers en scholen. Op deze conferentie zijn een Convenant en een Verklaring getekend, gericht op het vergroten van de arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. De teksten hiervan zal ik binnenkort aan de Kamer doen toekomen.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Vorig jaar nam de Kamer motie van GroenLinks aan om vluchtstroken open te stellen voor lijnbussen. Wanneer gaat de minister voortvarend aan de gang met de uitvoering van deze motie?

Ik heb bij de bespreking van de motie Van der Steenhoven op 26 april 2001 het standpunt ingenomen dat ik de discussie over doelgroepstroken in zijn algemeenheid met u wil voeren naar aanleiding van het NVVP deel 3. Ook in de schriftelijke beantwoording van de vragen over de begroting heb ik u dit antwoord gegeven.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Is de minister bereid om vervoersmanagementplannen dwingend(er) voor te schrijven, bijvoorbeeld via de Wet Milieubeheer? (Anders komt hier motie over.)

Nee, in eerste instantie niet, omdat:
– er meer effect met vervoersmanagement behaald kan worden als bedrijven zelf nut en noodzaak inzien van invoering van vervoersmanagement
– vervoersmanagement niet overal de oplossing van het verkeers- en vervoerprobleem ter plaatse is. Een ander instrument dan vervoersmanagement kan dan een betere oplossing zijn. Mobiliteitsmanagement is maatwerk
– het wettelijk verplicht stellen van vervoersmanagement moeilijk te handhaven is.
Als in het kader van deel C van het NVVP blijkt dat decentrale overheden behoefte hebben aan het wettelijk verplicht stellen van vervoersmanagement, dan zal V&W hier de nodige aandacht aan besteden. Op dit moment is al een actie gestart met het doel de betrokkenheid van het bedrijfsleven te vergroten. VNO/NCW, MKB-Nederland en V&W onderzoeken samen naar de mogelijkheden voor een minimumpakket van effectief bewezen vervoersmanagementmaatregelen.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe staat het met de uitvoering van de Motie Van der Steenhoven over fietsstallingen bij stations en de Motie over OV-fiets?

Inmiddels zijn bij vele stations onbewaakte fietsstallingen vernieuwd en uitgebreid. Eind 2001 zullen ongeveer 30.000 fietsplaatsen zijn aangepakt. Het programma loopt vanaf 1999. De vernieuwing en uitbreiding van bewaakte fietsstallingen zal het komende jaar op stoom komen. Daarvoor is namelijk meer voorbereiding en meer planning noodzakelijk. Begin 2002 is een eerste evaluatie van het programma (voor onbewaakte en bewaakte fietsstallingen) beschikbaar. Op 18 juni jl. is schriftelijk (kenmerk DGP/M/MV/U.01.01476) de voortgang van de Motie OV-fiets aan de Kamer gemeld.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Is het Amendement ontsnippering – 15 miljoen structureel extra – inderdaad op deze magere wijze verwerkt in de begroting? Wij zien graag meer voorstellen om alsnog de 25 miljoen te kunnen besteden.

Ik heb de Kamer schriftelijk medegedeeld dat ik besloten heb tot een structurele intensivering van het uitvoeringsprogramma ontsnippering. Binnen enkele jaren zal VenW structureel f 25 miljoen per jaar uitgeven aan ontsnippering. In de jaren 2001 t/m 2004 zullen 139 ontsnipperingsprojecten worden uitgevoerd, waaronder 5 ecodeucten. Ik noem dat zeker geen mager ontsnipperingsprogramma.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (ChristenUnie): Waarom zal de nog nooit behaalde mobiliteitsdoelstelling met de nieuwe dubbeldoelstelling (tegelijktijd bereikbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de leefbaarheid verbeteren) nu opeens wél haalbaar zijn?

Deze vraag staat ook centraal bij de kamerdiscussie over het NVVP 19 november a.s. Het is een ambitieuze doelstelling die gelijktijdige inzet vraagt van benutten, beprijzen en bouwen én het stellen van normen voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Nieuwe technologie zal ons daarbij moeten helpen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (ChristenUnie): Wil de minister de stelling nader onderbouwen uit de toelichting op de begroting dat de auto en het openbaar vervoer geen communicerende vaten zijn?

De communicerende werking tussen auto en OV is situatieafhankelijk van het marktkarakter. Op relaties waar de vervoerstromen dik en gebundeld zijn en waar behoorlijke congestie bestaat, is er nog wel sprake van een communicerende werking. Dergelijke relaties zijn echter beperkt in aantal. Er is een toename van meer kris-krasbewegingen en in gebieden die mindercongestie gevoelig zijn, zullen mensen verder geneigd zijn met de auto te gaan.