

Vergaderjaar 1998–1999

26 428

Perspectievennota Verkeer en Vervoer

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 juni 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft over de Perspectievennota Verkeer en Vervoer een aantal vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd. Deze vragen, alsmede de daarop gegeven antwoorden, zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier voor deze lijst,
Del Grosso

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolaï (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroecken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijksma (PvdA).

1

Geconstateerd wordt dat mobiliteit voor iedereen een voorwaarde is om deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven. Dus gebrek aan mobiliteit zal in onze samenleving leiden tot isolatie en vereenzaming. Desondanks wordt mobiliteit niet gezien als een recht in de zin dat de overheid een zorgplicht heeft. Betekent dit dat groepen mensen zoals ouderen en minder draagkrachtigen inderdaad sterk beperkt zijn/gaan worden in hun mobiliteit? (blz. 7).

Nee, dat is noch het doel noch de verwachting.

2

Wat betekent dit uitgangspunt voor het eveneens in de nota geschetste belangenconflict tussen doorgaand verkeer en lokaal verkeer op het hoofdwegennet rond de steden? (blz. 7).

Ik zie geen direct verband tussen het uitgangspunt dat mobiliteit nodig is voor deelname aan het maatschappelijk leven en de afweging tussen doorgaand en lokaal verkeer rond de grote steden.

3

«Uitgangspunt is gelijkwaardigheid en eigen verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers». Betekent dit dat in het verkeer- en vervoersbeleid geen prioriteit wordt gegeven aan een bepaald verplaatsingsmotief of soort verkeer, maar dat de keuze van hoe, waar en wanneer gereisd wordt aan de verkeersdeelnemer zelf wordt overgelaten? (blz. 7).

Er wordt gestreefd naar betere benutting van de bestaande infrastructuur en evenwichtige spreiding van het gebruik van de verschillende vervoer-modaliteiten op bepaalde plaatsen en op bepaalde momenten van de dag. Om dat te bereiken zijn nu al keuzes gemaakt en zullen in de toekomst keuzes gemaakt worden voor doelgroepen in het verkeer, naar soort of verplaatsingsmotief. Voorbeelden zijn de aanleg/inrichting van busbanen en doelgroepstroken en het geven van prijsprikkels. Hiermee worden de keuzes van verkeersdeelnemers beïnvloed. De uiteindelijke keuze of, hoe, waar en wanneer men reist, is echter de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers zelf. Verdere uitwerking vindt plaats in het NVVP.

4

Mobiliteit wordt niet als een recht beschouwd in de zin dat de overheid een zorgplicht heeft. Wordt het wel beschouwd als een recht in de zin van dat de overheid burgers niet mag belemmeren om te gaan en te staan waar ze willen? (blz. 7).

Van belemmeringen door de overheid van burgers om te gaan en te staan waar ze willen is geen sprake anders dan passend in de bestaande rechtsorde. Wel kan de overheid beperkingen stellen ten aanzien van het voorzien in faciliteiten ten behoeve van een ongebreidelde groei van de mobiliteit op basis van andere maatschappelijke belangen, zoals veiligheid en leefbaarheid en bescherming van het natuurlijk milieu.

5

Welke aspecten van sociale rechtvaardigheid worden bedoeld bij het kader dat sociale rechtvaardigheid stelt aan mobiliteit? (blz. 7).

Het voornaamste aspect is toegankelijkheid van basisvoorzieningen voor mobiliteit voor iedereen. Het betreft hier zowel toegankelijkheid in fysiek opzicht (minimale voorzieningen dienen aanwezig te zijn) als in financieel opzicht (mobiliteit op een bepaald minimumniveau moet betaalbaar blijven).

6

In het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (Structuurschema Verkeer en Vervoer III (SVV III, Nee tenzij...) wordt gevraagd om een integrale visie op de verhouding tussen ruimte, milieu, mobiliteit en economie. Waarom wordt in de Perspectievennota hieraan niet tegemoet gekomen? Welke perspectieven, anders dan een intensivering van hetgeen reeds in gang is gezet in SVV II, biedt de Nota nu eigenlijk (blz. 9).

Het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat betrof het Nationale Verkeer en VervoerPlan (eerder ook wel aangeduid als SVV-III) zelf en niet de Perspectievennota, dat daar slechts een voorbereiding op vormt. In de Nota zelf zal wel degelijk een integrale visie op de verhouding tussen genoemde beleidsthema's worden aangeduid. Hierbij wordt overigens voortgebouwd op de aanzetten die daartoe wel degelijk gegeven zijn in de Perspectievennota, in goede afstemming met de Startnota Ruimtelijke Ordening.

7

Welke gevolgen kan de in de recente Startnota Ruimtelijke ordening geïntroduceerde corridorbenadering hebben voor de in de Perspectievennota beoogde invulling van het toekomstig verkeer- en vervoersbeleid? (blz. 9).

De corridor benadering in de Startnota Ruimtelijke Ordening richt zich op een integrale inrichtingsopgave, rekening houdend met de internationale inbedding, het multimodale karakter, de accommodatie van bedrijfs-terreinen, nieuwe vormen van verstedelijking en versterking van de groene ruimten en nieuwe mogelijkheden voor recreatie.

Een concreet gevolg van de introductie van het begrip corridor, is het project Incodelta. Daarin wordt met departementen en andere partijen samen gewerkt om de corridorbenadering concreet inhoud te geven, allereerst via de pilot Zuid-oostas.

8

Waarop is de gedachte gebaseerd dat de marktwerking in het taxivervoer een belofte inhoud voor de toekomst, terwijl ervaringen in andere landen negatief zijn voor zowel kwaliteit als prijs? (blz. 9).

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de behandeling van de Wet Deregulering Taxivervoer en de Memorie van Toelichting daarop, alsmede de Nota naar Aanleiding van het Verslag.

9

Kan de regering een nadere toelichting geven op de zin «het openbaar vervoer is onvoldoende attractief om uit zichzelf een verschuiving van het autogebruik naar het openbaar vervoer tot stand te brengen»? Wat moet er veranderen aan het openbaar vervoer om die verschuiving wel tot stand te brengen? (blz. 9).

In de afweging van de reiziger bij de keuze voor een bepaalde vervoers-modaliteit (bijvoorbeeld auto of OV) speelt de relatieve attractiviteit een belangrijke rol. De ervaring is dat verbetering van het o.v. zelf weinig substitutie van het autoverkeer oplevert. Om de relatieve attractiviteit van het OV te doen toenemen is flankerend beleid van groot belang. Daarbij kan o.m. gedacht worden aan parkeerbeleid, ruimtelijke ordening/ inrichting en variabilisatie van autokosten. Zie ook het antwoord op vraag 14.

10

Kan de regering een overzicht geven waarin verwachte ontwikkelingen uit het SVV II op eenduidige wijze worden afgezet tegen feitelijke ontwikkelingen tot nu toe en verwachtingen voor de komende decennia? (blz. 9).

Het gevraagde overzicht wordt jaarlijks gepresenteerd in de VenW publicatie «Beleids-effect-rapportage» (BER). De meest recente versie hiervan is de in september 1998 gepubliceerde Beleids-effect-rapportage 1997, waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

11

Hoe wil de regering tot een goede afstemming komen met de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening waarin ruimtelijke concepten aan de orde zijn die veel invloed hebben op de behoefte aan verschillende soorten verkeersinfrastructuur? (blz. 9).

In de Perspectievennota Verkeer en Vervoer, die fungeert als agenda voor het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), zijn de strategische uitgangspunten voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland in Europees perspectief uit de Startnota Ruimtelijke Ordening adequaat verwerkt. Deze uitgangspunten vormen immers het lange termijn-perspectief voor nog uit te brengen sectorale beleidsnota's met ruimtelijke relevantie zoals het NVVP. De Startnota vormt tevens de opmaat voor de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waarin het kabinet het beleid voor de inrichting van Nederland wil uitwerken. In de Startnota wordt overigens ook onderkend dat de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur, meer dan nu het geval is, in de toekomst een ordenend principe zal vormen voor de ruimtelijke inrichting.

Bij de voorbereidingen van het NVVP en de Vijfde Nota RO wordt daarom veel aandacht besteed aan de inhoudelijke relatie tussen beide nota's.

12

Welke status hebben de nota's Samen werken aan bereikbaarheid (SWAB) en Transport in balans (TIB) in het perspectief van het SVV II en de Perspectievennota? Welke rol speelt de versnelling van maatregelen uit SWAB en TIB in het behalen van de doelen uit het SVV II? (blz. 9).

De nota's SWAB en TIB beogen, onder het motto: Slimmer, Sneller, Beter, een concrete impuls te geven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen zoals gesteld in het SVV II. Het gaat dus niet om nieuw beleid in vergelijking met het SVV II, maar om een intensivering en versnelling daarvan met een tijdshorizon tot 2005. De beleidsvoornemens van SWAB en TIB zijn, binnen de financiële randvoorwaarden, vertaald in het vigerend MIT.

13

Waarom ontbreekt een evaluatie van het carpoolbeleid uit het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)? Kan dit alsnog gegeven worden? (blz. 9).

Het streefbeeld in SVV II met betrekking tot carpools luidt: de gemiddelde bezettingsgraad van de auto in het woon-werkverkeer is in 2010 toegenomen van 1,2 naar 1,6. Deze doelstelling is te ambitieus gebleken. In 1995 bedroeg de bezettingsgraad 1,19, in 1996 en 1997 1,17 en in 1998 1,16. In Nederland reden in 1998 op een doordeweekse dag ongeveer 3 miljoen personen met de auto naar het werk. Hiervan carpoolden er 720 000. Uit het in 1997 afgeronde segmentatie onderzoek is bekend geworden dat er een groot potentieel is: er blijken 1,2 miljoen autosolisten te zijn voor wie carpools objectief mogelijk is en subjectief denkbaar. Van deze groep autosolisten zijn er 460 000 in theorie voor carpools kansrijk.

Het aantal carpoolers is vanaf het begin van de jaren negentig enigszins toegenomen maar omdat ook het autobezit en -gebruik sterk is gestegen is er toch een daling van de bezettingsgraad van alle auto's in het woon-werkverkeer.

14

Het openbaar vervoer is onvoldoende attractief om uit zichzelf een verschuiving van autogebruik naar OV-gebruik te bewerkstelligen. Kan een opsomming gegeven worden van mogelijke kwalitatieve en kwantitatieve oorzaken in het openbaar vervoer die dit feit veroorzaken? (blz. 9).

Reizigers maken hun keuze o.b.v. een afweging van kosten in tijd en geld en gemak. Waar het OV een potentiële markt heeft, is er in de huidige situatie al vaak een kwalitatief voldoende aanbod en een dienovereenkomstig relatief hoog aandeel in de modal split. Extra aanbod van OV heeft op zichzelf niet zodanige effecten op de verhouding reistijd auto vs. OV dat hiervan een groot effect uitgaat

15

Op welke wijze heeft er afstemming plaatsgevonden met andere beleidsterreinen als milieubeleid (klimaatdoelstellingen), ruimtelijke ordening (Startnota) en Economische Zaken (regionaal-economisch beleid)? Is er aangaande verkeersveiligheid in het kader van deze nota afstemming geweest met de politie en de Politiebeleidsplannen?

In de Perspectievennota Verkeer en Vervoer, die fungeert als agenda voor de discussie voor het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), zijn de strategische uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting uit de Startnota Ruimtelijke Ordening adequaat meegenomen. Daarnaast heeft overleg en afstemming plaatsgevonden met de Ministeries van VROM, EZ en LNV waarbij speciale aandacht is besteed aan het milieubeleid met inbegrip van de klimaatdoelstellingen en aan het regionaal economisch beleid. Dit overleg staat ook expliciet vermeld in de intentieverklaring die bij de nota is gevoegd. Er heeft ook afstemming plaatsgevonden met de politie in het kader van het meerjarenplan verkeersveiligheid.

16

In de aanbiedingsbrief bij de Perspectievennota is een tijdsplanning aangegeven, die resulteert in het verschijnen van het nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) in december. Zijn de voorbereidingen voor het NVVP en de Vijfde nota ruimtelijke ordening op elkaar afgestemd wanneer het gaat om de datum voor het uitkomen van de beleidsvoornemens?

De tijdsplanningen voor het verschijnen van deel 1 van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en deel 1 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening ontlopen elkaarenkele maanden. In de voorbereiding van beide nota's wordt veel aandacht besteed aan zowel de inhoudelijke als de procesmatige afstemming.

17

Uit de wijze waarop met het SVV II is omgesprongen blijkt, en dat erkent de regering ook in de nota, dat monitoring van verkeersbeleid en de dito doelstellingen belangrijk is. Kan meer concreet worden aangegeven welke voornemens er op dit punt bestaan? (blz. 9).

Monitoring van het verkeers- en vervoerbeleid zoals geformuleerd in het SVV-II heeft plaatsgevonden en vindt nog steeds plaats door middel van jaarlijkse Beleidseffectrapportages. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de methodiek van Meten is Weten. Momenteel worden tevens regionale effectrapportages opgesteld alsmede incidenteel effectrapportages over

bepaalde thema's (b.v. congestie, verkeersveiligheid). In de Planwet wordt aangegeven dat de minister verslag zal uitbrengen over de voortgang van het beleid zoals geformuleerd in het NVVP en dat hierbij gebruik gemaakt zal worden van de effectrapportages van provincies en gemeenten. Een werkgroep waarin vertegenwoordigers van IPO, kaderwetgebieden, VNG en V&W participeren treft voorbereidingen voor de ontwikkeling van een monitoringssysteem. Dit monitoringssysteem zal moeten aansluiten bij het beleid zoals dat zal worden uitgewerkt in NVVP, PVVP's, RVVP's en gemeentelijk beleid.

18

In de Perspectievennota wordt zeer summier aandacht besteed aan het parkeerbeleid als sturingsmechanisme voor mobiliteit. De mogelijkheden zouden beperkt zijn. Kan dit nader worden toegelicht? Welke mogelijkheden bestaan er om het parkeerbeleid sterker als sturingsinstrument in te zetten? (blz. 9, 13).

Het parkeerbeleid is op zich een goed sturingsmechanisme. Zo kan de regulering van het gebruik van het openbaar parkeerareaal zeer goed worden vormgegeven met «betaald parkeren». Met beheersing van het aantal parkeerplaatsen kunnen gemeenten ook de verkeersdruk en de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden.

De Perspectievennota wijst erop dat het effect van het huidige parkeerbeleid vanuit het oogpunt van mobiliteitsbeheersing ook zijn beperkingen kent. Met name geldt deze beperking het bedrijfsgebonden parkeerareaal omdat de reikwijdte van de huidige (SVV-)parkeernormen – die alleen voor A- en B-locaties zijn vastgesteld: niet meer dan 30 procent van het parkeerareaal – beperkt is. In het NVVP zal ik hierop terugkomen. Zie ook het antwoord op vraag 29 en vraag 31.

19

Hoe heeft de filekans zich op het snelwegennet ontwikkeld ten opzichte van 1986, en hoe is de feitelijke situatie in 1998 in verhouding tot de wensen uit het SVV II? Graag gespecificeerde informatie. (blz. 10).

In het SVV-II is in 1986 voor de achterlandverbindingen met de mainports een congestiekans van 2% in 2010 als norm gesteld. Voor de rest van het hoofdwegennet geldt een congestiekans van 5% in 2010 als norm. In de periode van 1987 tot 1995 is het gedeelte van het gehele hoofdwegennet met een hogere congestiekans dan 2% respectievelijk 5% toegenomen van 7% tot 19%. Voor detail informatie zie de Beleidseffectrapportage 1997.

20

Hoe heeft de mobiliteit zich ontwikkeld sinds 1986 in verhouding tot de 35%-taakstelling uit het SVV II. Ook graag een relatie tussen de 35%-taakstelling en de feitelijke groei van de verkeersintensiteiten op de wegen conform CBS publikaties? (blz. 10).

De toename van de personenautomobiliteit, gedefinieerd als het aantal door personenauto's afgelegde kilometers, bedroeg tussen 1986 en 1998 30% volgens de personenautostatistiek van het CBS (CBS Personenauto-panel). In tabel 1 is deze ontwikkeling ook voor de tussengelegen jaren weergegeven als indexcijfer (1986 = 100). Met deze ontwikkeling is de in het SVV-II geschetste lijn naar de lange termijn doelstelling van 35% groei tot 2010 bij benadering nog haalbaar. Het meest recente tussendoel (index 125 voor 1994) is gehaald en het tussendoel voor 2000 (index 130) is in 1998 nog niet bereikt.

Tabel 1 Ontwikkeling personenautomobiliteit

Jaar	Indexcijfer
1986	100
1987	103
1988	110
1989	113
1990	112
1991	115
1992	118
1993	118
1994	123
1995	124
1996	124
1997	129
1998	129

Een belangrijke component in de groei van de automobiliteit vormt de toename van de verplaatsingsafstand. Deze ontwikkeling maakt dat de percentuele groei van het autogebruik op autosnelwegen veel hoger is dan de eerder genoemde (over alle wegtypen gemiddelde) groei van het totale autogebruik. Het autosnelwegennet vormt bij de toenemende verplaatsingsafstand vrijwel vanzelfsprekend het aangewezen alternatief. Ook de groei van de intensiteit op het provinciaal wegennet ligt iets boven het landelijk gemiddelde groeicijfer voor het autogebruik. De verschillen in percentages per wegtype buiten de bebouwde kom, zoals die eveneens door het CBS wordt gepresenteerd, zijn weergegeven in tabel 2. Bij de intensiteitsindices dient overigens te worden opgemerkt dat deze zowel personen- als vrachtautoverkeer betreffen. De geschetste ontwikkeling impliceert dat op wegen binnen de bebouwde kom de groei van het autogebruik beduidend lager is dan het landelijk gemiddelde.

Tabel 2 Ontwikkeling autogebruik en intensiteit op wegen buiten de bebouwde kom

Jaar	Indexcijfer totaal autogebruik	Indexcijfer intensiteit op provinciale wegen	Indexcijfer intensiteit op autosnelwegen
1986	100	100	100
1991	115	116	127
1992	118	121	132
1993	118	120	136
1994	123	125	139
1995	124	125	144
1996	124	129	147
1997	129	130	154
1998	130	134	158

Alle indices bron: CBS

21, 52, 55 en 58

Waarom is het «doelgroepenbeleid» zo goed als niet aanwezig in de Nota? Het maakt immers wat betreft oplossingen voor congestie nogal verschil over er gesproken wordt over zakelijk vrachtvervoer of woon-werkverkeer. (blz. 10).

«Met name daar waar bereikbaarheid schaars is, moet selectief gestuurd worden». Wat houdt deze selectieve sturing in?

Wordt naast differentiatie naar schaalniveaus tevens een differentiatie naar verkeerssoorten gemaakt, onder meer in de vorm van doelgroepenbeleid?

Er wordt een onderscheid naar schaalniveaus gemaakt. Is het de bedoeling om ook nog een onderscheid naar verkeerssoorten op te nemen?

Met selectieve sturing wordt bedoeld dat bepaalde categorieën verkeersdeelnemers zo mogelijk een voorkeursbehandeling krijgen bijv. OV en/of goederenvervoer. De noodzaak van een verplaatsing is iets wat de reiziger of vervoerder zelf het beste kan bepalen. Dit gebeurt door een persoonlijke afweging op basis van door de overheid bepaald prijs en hoeveelheidsbeleid (bv. toeritdoseringen).

Overigens is de vraag naar differentiatie van verkeerssoorten van een geheel andere orde dan de vraag naar differentiatie van schaalniveaus. Bij schaalniveaus gaat het om bereikbaarheid van gebieden. Bij het doelgroepenbeleid gaat het om het bevoordelen van verkeerssoorten.

22

De Nota kent nauwelijks harde doelen of randvoorwaarden voor bijvoorbeeld milieu, veiligheid, ruimtegebruik, etc. Wat is de visie van de regering op dit punt? (blz. 10).

Deze doelen en randvoorwaarden moeten nog worden geformuleerd in het beleidsvoornemen NVVP. Deze doelen en randvoorwaarden zullen een harder of minder harder karakter kennen afhankelijk van het belang van het betreffende onderwerp, de stuurbaarheid door de overheid op nationaal, regionaal of lokaal niveau en gemaakte of nog te maken afspraken in internationaal verband (Kyoto, EU). De regering staat voor de formulering van realistische en ambitieuze taakstellingen.

23

Kan een gespecificeerd overzicht worden verstrekt van de feitelijke ontwikkeling in de CO₂ uitstoot per vervoerswijze vanaf 1986 tot 1999, en in relatie tot de SVV II-taakstelling? Kan de grote rol van de scheepvaart hierbij expliciet worden aangegeven, ook gemeten per tonkilometer in het goederenvervoer? (blz. 11).

Bijgaand treft u de meest recente gegevens aan over de CO₂-uitstoot gespecificeerd per vervoerswijze. De tabel geeft een overzicht conform de afspraken gemaakt in het «Intergovernmental Panel on Climate Change» (IPCC). Deze gegevens zijn gebaseerd op de in Nederland afgezette brandstof en vormen de basis voor de internationale afspraken over CO₂-reductie in verkeer en vervoer.

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer II is voor het wegverkeer (zowel personen-, als goederenvervoer) het doel geformuleerd om in het jaar 2000 dezelfde CO₂-uitstoot te halen als in 1986, dit staat gelijk met 21,3 miljard kg.

Wat betreft scheepvaart is niet bekend welke vervoersprestatie (in tonkilometers) wordt geleverd met de in Nederland ingenomen brandstof. Het laatste deel van uw vraag kan derhalve niet worden beantwoord.

Tabel 1. Ontwikkeling CO₂-emissie conform «IPCC»-methode en door bunkering (Bron: RIVM-berekeningen op basis van CBS-gegevens)

[miljard kg]	1985	1990	1995	1996	1997
AFZET					
Personenauto's	14,6	16,0	17,8	18,5	18,7
Bestelauto's	1,4	2,2	2,9	3,1	3,3
Vrachtauto's	2,9	3,6	3,7	4,0	3,9
Trekkers	1,7	2,5	3,2	3,6	3,7
Autobussen	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Speciale voertuigen	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3
Motortweewielers	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Bromfietsen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<i>Sub wegverkeer</i>	<i>21,7</i>	<i>25,4</i>	<i>28,7</i>	<i>30,4</i>	<i>30,8</i>

[miljard kg]	1985	1990	1995	1996	1997
Spoorwegen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Binnenvaart (incl. recr.vaart)	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
Zeescheepvaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Luchtvaart	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3
Mobiele werktuigen	1,8	1,8	2,0	2,0	2,0
<i>Sub niet-wegverkeer</i>	<i>3,1</i>	<i>3,2</i>	<i>3,4</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>
TOTAAL AFZET	24,9	28,7	32,0	33,5	34,0
BUNKERING					
Zeescheepvaart	27,2	34,3	34,6	35,7	38,0
Luchtvaart	3,5	4,5	7,7	8,3	8,9
Binnenvaart	1,1	1,0	1,8	1,4	1,4
TOTAAL BUNKERING	31,8	39,8	44,1	45,4	48,3

24

Kan de regering de SVV-doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid tegenover het beschikbare budget zetten? In hoeverre heeft het niet halen van de doelstellingen te maken met te weinig financiële middelen? Welke prioriteit kent de regering toe aan het behalen van verkeersveiligheids-doelstellingen? Kan de regering volumecijfers geven als perspectief voor verkeersveiligheid in de toekomst? (blz. 12).

De relatie tussen de SVV-doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid en de beschikbare middelen is niet zo maar aan te duiden. Het succes van het verkeersveiligheidsbeleid is terug te voeren op vele factoren, waarbij de beschikbaarheid van een bepaald budget bij het Rijk er één is. Ik hecht eraan wederom aan te geven, dat ik de bestrijding van de verkeersonveiligheid hoog op de prioriteitenlijst plaats en zal blijven plaatsen. Het doortrekken van de succesvolle lijn van de afgelopen jaren is dan van groot belang, waarbij in de Perspectievennota terecht is opgemerkt, dat dat steeds moeilijker zal worden. Heel wezenlijk is om samen met andere overheden en partners in de samenleving te blijven werken aan verdere verbeteringen van de veiligheid op straat. Ik streef ernaar om met die partners en overheden ook in de verdere uitwerking in het NVVP afspraken te maken over ieders bijdrage aan verwezenlijking van het beleid. Daarbij ga ik ervanuit dat de overheden en partners net als ik ook bereid zullen zijn die afspraken in hun eigen aanpak en budgetten te laten terugkomen.

25

Het autobezit en autogebruik zijn toegenomen, evenals emissies van schadelijke stoffen, de verkeersonveiligheid en congestie. Waarom wordt niet overwogen om een aantal jaren via grote investeringen alles op alles te zetten om het openbaar vervoer zowel kwalitatief als kwantitatief te verbeteren (vooral in congestiegevoelige gebieden, maar ook op het platteland), omdat dan de negatieve ontwikkeling ten aanzien van bovengenoemde punten gestopt kan worden? (blz. 12 en 13).

De ervaring van de afgelopen jaren met het SVV-2 is dat verbetering van het o.v. niet leidt tot een substantiële verschuiving van autogebruik naar o.v. De aanpak van genoemde problemen kan effectiever via beïnvloeding van het gebruik en de emissie van de auto zelf, zoals met de katalysator. Toch is ook verbetering van het o.v. de moeite waard. In de perspectievennota is een omvangrijk pakket beschreven van maatregelen ter verbetering en stimulering van het openbaar vervoer. Naast investeringen gaat het vooral om maatregelen als decentralisatie van verantwoordelijkheden en een voorzichtig begin met de introductie van meer competitie. Uitgangspunt hiervan is dat rol van het openbaar vervoer in de totale mobiliteitsmarkt wordt versterkt en verbeterd. Het is echter uitdrukkelijk niet mijn keuze om alle maatregelen en inspanning te richten

op het openbaar vervoer. Ik kies voor een integraal mobiliteitsbeleid, waar collectief en individueel vervoer, waaronder de fiets, in samenhang worden gezien. Dit betekent ook maatwerk voor plattelandsgebieden met een geringe openbaar vervoervraag.

26

Kunnen de effecten van de winstpunten nader worden gespecificeerd? Welke maatregelen en kosten waren gemoeid met de genoemde effecten? (blz. 12).

De op blz. 12 van de Perspectievennota gepresenteerde winstpunten zijn gebaseerd op een analyse van daadwerkelijk gerealiseerde effecten van 15 SVV-II instrumenten aan de hand van resultaten van beschikbare projectevaluaties (ex-post), zoals die in de afgelopen jaren voor tal van projecten zijn uitgevoerd. Voorbeelden zijn de evaluatie van de openstelling van de A10 Ringweg Amsterdam, de evaluaties na ingebruikname van enkele grote OV-projecten en de evaluaties in het kader van het Fileplan Rotterdam.

Informatie omtrent de kosten van instrumenten in relatie tot de effecten blijkt in de beschikbare projectevaluaties veelal te ontbreken. Dit laatste maakte het niet mogelijk om uitspraken te doen omtrent de kosten-effectiviteit van de beschouwde instrumenten.

27

Vervoermanagement bij bedrijven kent beperkt aantal deelnemende bedrijven, maar bedrijven kunnen er zelf veel mee verdienen. Hoe kan de overheid bijdragen aan het doorbreken van deze patstelling? (blz. 13).

In het kader van de stimulering van de vervoermanagement heeft het Rijk zich ingespannen, door de inzet van verschillende middelen, bedrijven te informeren over de mogelijkheden en baten van vervoermanagement. Niet altijd zijn bedrijven zich voldoende bewust van de totale kosten die zijn gemoeid met het bedrijfsgerelateerde vervoer. Het hebben van inzicht in die kosten kan van belang zijn voor het nemen van weloverwogen beslissingen. Daarom wordt in opdracht van het ministerie gewerkt aan de ontwikkeling van de «vervoerkostenmeter». Daarmee wordt beoogd de bedrijven een handzaam instrument aan te bieden dat inzicht kan geven in de kosten van hun personenvervoer en de besparingsmogelijkheden. Voor een nadere beschouwing over de mogelijke maatregelen verwijs ik ook naar het antwoord op vraag 82.

28

«Maatregelen die gericht zijn op het verstrekken van een alternatief voor de auto Y., maar dit betekent niet dat maatregelen ertoe leiden dat personen hun gedrag ook daadwerkelijk aanpassen». Op grond waarvan mag verwacht worden dat in het toekomstig beleid gedragsbeïnvloeding wel succesvol zal zijn? (blz. 13).

Terugkijkend op 10 jaar vraaggericht beleid staat de potentiële effectiviteit van maatregelen als parkeerbeleid, vervoermanagement en prijsbeleid voor mij niet ter discussie. Zo is uit onderzoek gebleken dat parkeerbeleid op lokale schaal kan leiden tot wel 20 procent minder automobiliteit en vervoermanagement tot 14% minder autokilometers wanneer bedrijven er echt werk van maken (zie ook SWAB p. 23/24).

29

Is het mogelijk de invloed van de overheid op parkeerruimte van bedrijven te vergroten? Zo ja, hoe kan dit het meest effectief gebeuren? (blz. 13).

Het is in principe mogelijk de invloed van de overheid op de parkeer-ruimte van bedrijven te vergroten omdat de omvang van het bedrijfs-gebonden parkeerareaal in de gemeentelijke bouwvergunning wordt vastgelegd. Van de andere kant kunnen bedrijven, in overeenstemming met de bereikbaarheid van de vestigingsplaats, zelf de benodigde omvang van hun parkeerareaal bepalen op basis van de behoefte en rekening houdend met een strikt, door hen zelf te voeren vervoermanagement. Bij de voorbereiding van het NVVP zal nader worden onderzocht of en op welke wijze de sturing op het bedrijfsgebonden parkeerareaal kan worden aangepast.

Zie ook het antwoord op vraag 18 en vraag 31.

30

Bestaat er, gezien het feit dat slechts een beperkt aantal Nederlanders in de file staan en ook de acceptatie van de file door het merendeel van de bevolking groot is, een rechtvaardiging voor de enorme investeringen in het wegennet? (blz. 13).

De basis voor investeringen in infrastructuur wordt gevormd door zowel economische als sociale aspecten. Zo vraagt de economische ontwikkeling van een land om goede bereikbaarheid van zowel personen- als goederenvervoer. Maar ook voor het sociaal en recreatief verkeer is er behoefte aan goede verbindingen voor autoverkeer. Voorts kunnen situaties van overlast en onveiligheid ten gevolge van doorgaand verkeer in een bebouwde omgeving reden zijn voor investering in nieuwe infrastructuur. En daarmee is de grondslag voor investeringen breder dan alleen de files op het Hoofdwegennet.

31

Waarom valt slechts 30% van het bedrijfsparkeer-areaal onder de normen van locatiebeleid? Hoe kan dit worden vergroot? (blz. 13).

De werkgelegenheid, met bijbehorend parkeerareaal, kent een grote spreiding over stad en land. De A- en B-locaties, gelegen in de Randstad en de stadsgewesten, zijn daarvan een onderdeel. Weliswaar streeft het locatiebeleid naar concentratie van hoogwaardige en arbeidsintensieve werkgelegenheid op deze locaties, maar het aandeel daarvan, met het bijbehorende parkeerareaal, bedraagt niet meer dan 30 procent. De overige werkgelegenheid bevindt zich op andere locaties.

32, 51, 53, 60 en 119

Volgens de nota hoeven niet alle plekken op dezelfde wijze, in dezelfde mate en voor iedereen bereikbaar te zijn. Welke criteria worden daarbij gehanteerd? (blz. 14).

Door wie worden «gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen» opgesteld? Kan het begrip gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen worden toegelicht?

Op welke wijze zouden gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen tot stand moeten komen? Is handhaving van deze profielen noodzakelijk en mogelijk?

Wat wordt bedoeld met het opstellen van bereikbaarheidsprofielen?

Bereikbaarheid is geen nauwkeurig gedefinieerd begrip. Bereikbaarheid is verschillend; sommige locaties zijn goed bereikbaar voor alle vervoerwijzen, andere niet of minder. Aangezien elke locatie of gebied zijn eigen kwaliteiten heeft, ligt het voor de hand om ook de kwaliteit van bereikbaarheid van diverse locaties gedifferentieerd te bezien. Verschillen in de ruimtelijke structuur en de daaraan verbonden vraag naar mobiliteit leiden ook tot verschillende oplossingen als het gaat om het zoeken naar

een bereikbaarheidskwaliteit welke past bij de eigenheid en functie van een bepaalde locatie.

Het is niet nodig en ook niet mogelijk dat overal en voor alle vormen van vervoer dezelfde mate van bereikbaarheid wordt nagestreefd.

Deze gedifferentieerde benadering laat zich niet simpelweg vangen in een lijstje van objectiveerbare criteria, maar is veeleer bedoeld als een basisfilosofie voor het beleid. Het begrip gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen is een poging deze filosofie te verwoorden en wordt beoogd tot op zekere hoogte de kwaliteit van bereikbaarheid van plekken aan te duiden.

33

In hoeverre speelt de bereikbaarheid een rol bij bedrijven als het om de beslissing gaat zich in Nederland te vestigen? (blz. 14).

Uit verschillende onderzoeken (CPB, Buck Consultants International en Jagersma ESB) blijkt onder meer het volgende. Een reden voor vestiging in Nederland zijn naast de centrale geografische ligging, vooral de goede infrastructuur, de aanwezigheid van Mainports, de wet- en regelgeving (fiscale klimaat) en de flexibele arbeidsmarkt. Ook het opleidingsniveau en de meertaligheid van Nederlandse bevolking spelen een belangrijke rol. Deze motieven gelden zowel voor industriële als voor handels- en dienstenondernemingen.

Veel dienstverlenende bedrijven noemen goede bereikbaarheid per auto de meest essentiële vestigingsvoorwaarde (bron: EZ nota Ruimtelijk Economisch Beleid).

34

Bij de ontwikkeling van Questa-scenario's blijkt een relatief sterke groei van goederenvervoer en luchtvaart. Betekent dit dat komende kabinetten dat als een «natuurwet» moeten accepteren? Gezien de beperkte toegevoegde waarde van goederenvervoer als ook de luchtvaart zouden toch ook andere keuzes gemaakt kunnen en moeten worden? (blz. 14).

Alle scenario's, die in de Perspectievennota zijn geschetst, laten een groei zien van het goederenvervoer en de luchtvaart. De omvang verschilt per scenario en is afhankelijk van de gekozen uitgangspunten. Het kabinet wil de groei in goede banen leiden. Het streeft naar meer efficiency, hoge bezettingsgraden en meer vervoer met «milieu-vriendelijke» vervoerswijzen. Dat neemt niet weg dat de mogelijkheden om als overheid de vraag naar vervoer te verminderen relatief beperkt zijn. Zo zijn belangrijke verklarende factoren van de groei van transport: de bevolkingsgroei en de groei van de economie. Meer mensen en meer welvaart betekent meer consumptie en meer productie, dus meer vervoer.

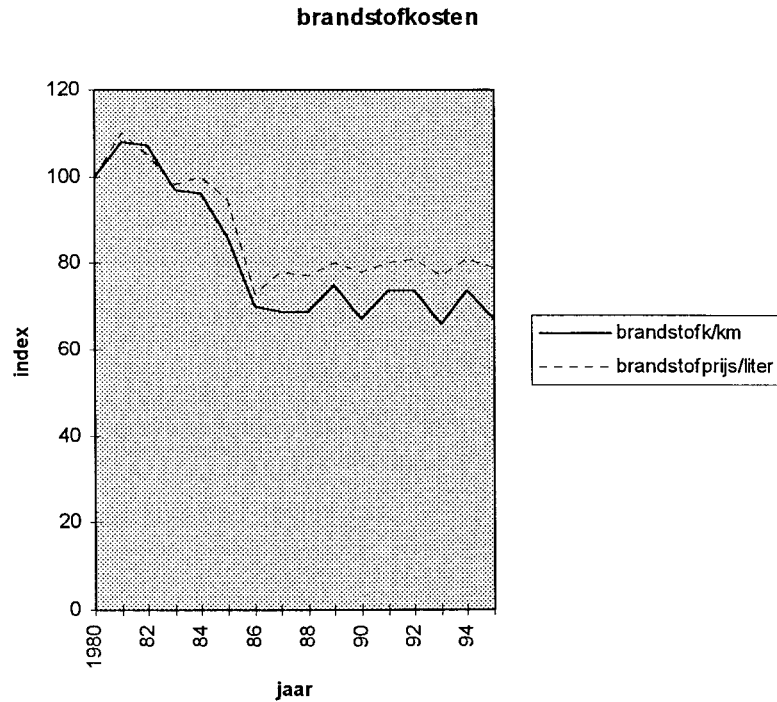
35

Kunnen de dalende kosten van verkeer en vervoer cijfermatig worden onderbouwd? Hoe hebben de kosten zich sinds 1980 ontwikkeld en hoe daar binnen de autobelasting (BPM, accijns, MRB, BTW)? (blz. 15).

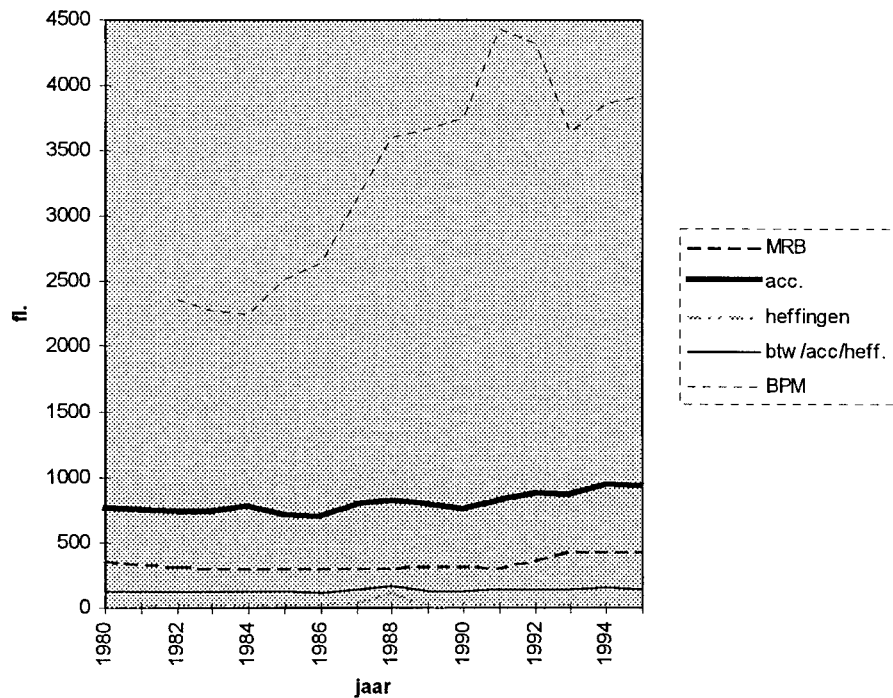
Alle vormen van gemotoriseerd vervoer kennen een lange termijn trend van kwaliteitsverbetering gepaard aan dalende kosten. Deze kostendaling wordt veroorzaakt door technologische verbeteringen aan auto's, schepen, vliegtuigen, containerisatie enz. Ook lagere brandstofprijzen en lager energieverbruik van de auto door nieuwe technologie draagt bij aan deze trend. De neergang van de aanschafprijs als gevolg van technologische vooruitgang zal men niet in de kosten terugvinden omdat de hogere welvaart ertoe leidt dat men duurdere auto's koopt.

De cijfermatige onderbouwing voor de ontwikkeling van de brandstofkosten is in grafiek 1 weergegeven voor de periode 1980 t/m 1995. De brandstofprijzen vertonen een scherpe daling omstreeks 1985. De daling van de brandstofprijs wordt, vertaald naar brandstofkosten per kilometer, nog verder versterkt door de sterke verbetering van de energie-efficiency van de auto ten gevolge van technische verbeteringen. In het autopark wordt deze daling sinds 1990 overigens weer teniet gedaan door de aanschaf van zwaardere auto's. De combinatie van de ontwikkeling in de brandstofprijs en de energie-efficiency leidt tot een verandering van de brandstofkosten per km vanaf 1980 zoals weergegeven in grafiek 1. Grafiek 2 geeft inzicht in de belastingen op auto's. De kosten zijn berekend op basis van de standaard personenauto. De gegevens zijn op basis van reële prijzen. Grafiek 2 maakt duidelijk dat de kosten voor accijns, heffingen, btw en MRB nagenoeg constant zijn gebleven in deze periode; de BPM vertoont een sterke stijging.

(Grafiek 1)



belastingen op auto's



36

«Opvallend is dat de groei nu het sterkst is in regio's buiten de Randstad, vooral in Brabant en Gelderland». Wat voor consequentie(s) heeft deze constatering voor het verkeer- en vervoersbeleid? (blz. 15).

Het ligt in de lijn der verwachting dat vooral de regionale mobiliteit in de centrale stedenring zal toenemen door deze ontwikkeling.

Een goede afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en verkeers- en vervoersbeleid is onderdeel van het huidige beleid en zal door de relatief sterke stijging in de centrale stedenring extra gewicht krijgen.

Gelet op de ligging van de centrale stedenring aan internationale verbindingen per spoor, weg en water, zullen op maat gesneden oplossingen nodig zijn om de regionale bereikbaarheid en de internationale bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Afstemming van nationaal en regionaal beleid zal in het NVVP gestalte krijgen.

37

Eerst werd het wonen gedeconcentreerd en daarna het werken. Door schaalvergroting en bedrijfsverplaatsingen moeten mensen grotere afstanden gaan overbruggen. In hoeverre zou dit proces niet sterker ontmoedigd moeten worden? Welke maatregelen zouden daarbij gebruikt kunnen worden? (blz. 15).

Het langer worden van verplaatsingsafstanden is inderdaad een structurele trend. Opvallend is bijvoorbeeld dat ondanks de congestie de woon/werkafstand van mensen die in de spits met de auto reizen blijft toenemen.

Deze ontwikkeling wordt veroorzaakt door vele factoren, die bijvoorbeeld van sociale-demografische aard zijn en waarvan beïnvloeding niet mogelijk of wenselijk is. Denk bijvoorbeeld aan de toename van het aantal

tweeverdieners of het feit dat mensen veelal sneller van baan verwisselen maar er wel voor kiezen op dezelfde plek te blijven wonen. Schaalvergroting van de arbeidsmarkt komt de sociaal-economische dynamiek ten goede

Anderzijds zijn er ook maatregelen aan te duiden die zeker wel een bijdrage leveren aan het afremmen van dit proces. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan het beprijzingsinstrument. Het beprijzen van het gebruik van infrastructuur, ruimte en milieu stimuleert een keuzegedrag waarbij door consumenten en bedrijven bewuster rekening wordt gehouden met de gevolgen van mobiliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan verschillende opties die aan de orde zijn bij de vergroening van het belastingstelsel. Ook het zuinig omgaan met investeringen in nieuwe infrastructuur en besluiten hierover nemen op basis van een goede kosten/batenanalyse levert een bijdrage. Tot slot wijs ik op het project korte ritten dat mijn Ministerie samen met de Ministeries van EZ en VROM uitvoert. Dit project richt zich er op te onderzoeken op welke wijze kan worden bewerkstelligd dat burgers minder automatisch voor de auto kiezen.

38

Wat zijn de consequenties voor het beleid van de sterke toekomstige groei van de werkgelegenheidsdichtheid in Brabant en Gelderland? Wordt hier bij de ontwikkeling van openbaar vervoer en inter-modaal vervoer rekening gehouden? (blz. 15).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 36.

Aangezien deze economische groei gepaard gaat met een groei in de mobiliteit, wordt hiermee rekening gehouden bij de inzet van beleidsmaatregelen. Overigens zijn de regionale overheden en de betreffende marktpartijen verantwoordelijk om te komen tot een goede kwaliteit van het collectief vervoerstelsel, dat is afgestemd op de regionale kansen en mogelijkheden. Op het gebied van het goederenvervoer wordt een beleid gevoerd ter verhoging van de efficiency van het wegvervoer en ter bevordering van het intermodaal vervoer. In dit kader zijn vermeldenswaardig het programma Stimulering Logistieke Efficiency, het project Incodelta en de nieuwe Stimuleringsregeling voor openbare inland terminals.

39

Welke conclusies moeten getrokken worden voor het functioneren van het ABC-locatiebeleid, gezien de sterke groei van werkgelegenheid op met name de C-locaties met optimale autobereikbaarheid? (blz. 15).

Er zijn op dit moment nog geen eenduidige conclusies voor het functioneren van het ABC-locatiebeleid te formuleren. Het is moeilijk om in te schatten op welke locaties de werkgelegenheid terecht was gekomen als we het ABC-locatiebeleid niet hadden gehad. Wel is uit evaluaties het beeld naar voren gekomen dat vestiging op A-locaties leidt tot aanzienlijk minder automobilititeit.

Onlangs heeft in opdracht van het ministerie van VROM ten behoeve de inbreng in de Vijfde Nota RO een nieuwe evaluatie van het ABC-locatiebeleid plaats gevonden. De conclusies die op basis van dit onderzoek getrokken kunnen worden moeten nog worden geformuleerd en zullen meegenomen worden in de Vijfde Nota RO en het Nationale Verkeers- en Vervoersplan.

Voor een verklaring naar de sterke groei van werkgelegenheid op C-locaties verwijs ik u naar het antwoord op vraag 40.

Hoe is de groei van kantorensector op C-locaties mogelijk gegeven de doelstellingen van het locatiebeleid? (blz. 15).

Veel bedrijven geven de voorkeur aan de ruimte en het bereikbaarheidsprofiel dat hoort bij C-locaties. De groei van kantorenlocaties op C-locaties heeft voorts te maken met:

- er sprake is van een overgangsfase die tijd kost. Het effect van het ABC-locatiebeleid is nog beperkt gebleven omdat veel gemeenten over een aanzienlijke planvoorraad aan C-locaties beschikt op basis van oude bestemmingsplannen die kantoorvestiging toelaat. Het bouwen van kantoren op C-locaties is daarmee vaak nog toegestaan. Nieuwe locaties van na de invoering van het ABC-locatiebeleid beginnen wel een steeds groter deel uit te maken van de totale werkgelegenheidsgroei in de kantorensector en hier is ook vaker sprake van het juiste bedrijf op de juiste plaats.
- A-locaties, door de grote complexiteit, minder snel van de grond zijn gekomen dan gepland. Dit heeft geleid tot een verschuiving naar locaties met andere bereikbaarheidsprofielen.

Volgens de tabel op blz. 17 zal het vervoer van goederen naar verhouding het sterkste groeien in de verschillende scenario's. Is in deze tabel uitgegaan van de volledig doorberekening van de externe kosten en van flankerend beleid ten aanzien van andere modaliteiten? (blz. 17).

In figuur 2 op p. 17 van de Perspectievennota zijn Questa-scenario's gebruikt. In de scenariostudie Questa zijn verschillende beelden van de samenleving geschetst voor 2030. In die beelden wordt gevarieerd in uitgangspunten zoals demografie, economische ontwikkeling en rol van de overheid, maar ook in zaken als waardenoriëntatie, mate van individualisering en bijvoorbeeld het belang van de factor tijd.

In de beschreven scenario's wordt verschillend tegen externe kosten en flankerend beleid aangekeken. Zo zal in het «milieubewuste» scenario Waarde(n)vol sprake zijn van verregaande doorberekening van externe kosten.

Consumenten hechten in dit scenario aan duurzame productiewijzen en zijn gevoelig voor fabrikanten die daarop inspelen. In dit scenario met een sterke waardenoriëntatie op duurzaamheid past het beeld dat deze duurzaamheid wordt nagestreefd met flankerend beleid door de overheid. In bijvoorbeeld het scenario «Grenzeloos» is veel minder sprake van regulering door de overheid. De overheid heeft in dat beeld vooral een faciliterende rol op de achtergrond en speelt een actieve rol bij het creëren van marktwerving. Flankerend beleid ten aanzien van bepaalde modaliteiten speelt in dit scenario een beperkte rol.

In tabel 2 (eveneens op p. 17 van de Perspectievennota) is gewerkt met CPB-scenario's. De CPB-scenario's zijn zo mogelijk nog terughoudender in het doen van aannames over beleid. Het beleid dat bij die scenario's is verondersteld, is net als bij de Questa-scenario's, passend binnen het wereldbeeld. In geen van de drie CPB-scenario's is sprake van de volledige doorberekening van de externe kosten en flankerend beleid ten aanzien van de andere modaliteiten.

Door opslag en toegevoegde waardeactiviteiten is de transitohandel van 30 naar 20% afgenomen. Hoe kan de regering deze activiteiten – en daarmee de werkgelegenheid – de komende jaren stimuleren? (blz. 17).

De geschetste ontwikkeling is door de overheid slechts beperkt te beïnvloeden. Een beleid dat goede condities schept voor bedrijvigheid, werkgelegenheid en dat gericht is op het principe dat de gebruiker/vervoerder betaalt voor alle kosten van transport zal de genoemde trend echter kunnen stimuleren.

43

Is over het cijfermateriaal in de nota, zoals onder meer gepresenteerd op blz. 17 in figuur 2, overleg gevoerd met de transportsector? De transportsector stelt de cijfers ter discussie. Is de regering voornemens alsnog te proberen consensus te bereiken over de cijfers? (blz. 17).

Er is met vele betrokkenen, ook vanuit de transportsector gesproken met het oog op het vormgeven van de geschetste Questa-scenario's. Het zijn en blijven echter scenario's, die derhalve niet de pretentie hebben om cijfers te geven die niet ter discussie staan.

Met betrekking tot de cijfers merk ik voorts op dat zoveel mogelijk bestaand cijfermateriaal is gebruikt van ondermeer het CPB en het CBS. Daarnaast zijn de zogenoemde Questa -scenario's ontwikkeld, met een schets van mogelijke toekomstige situaties (op blz. 77 van de Perspectievennota is een uitgebreide bronvermelding opgenomen).

Overigens is er, met het oog op het voorbereiden van het NVVP, ook constructief overleg met het bedrijfsleven.

44

Indien wordt afgezien van kwantitatieve doelstellingen in het Nationaal verkeers- en vervoerplan (NVVP), hoe wordt dan beleid dan concreet beoordeeld, geëvalueerd en gemonitord? (blz. 18).

In de Perspectievennota wordt de vraag aan de orde gesteld op welke wijze de doelen van het NVVP het beste geformuleerd kunnen worden. De evaluatie van het SVV-II heeft geleerd, dat in absolute getallen geformuleerde doelen, zoals t.a.v. volume van Verkeer en Vervoer, niet altijd functioneel zijn. Doelstellingen kunnen beter en meer operationeel worden geformuleerd als ze gerelateerd worden aan effecten en prestaties, zoals emissie-normen.

45

Wordt in het NVVP gekozen voor het sturen op kwantitatieve doelstellingen? Zo nee, hoe zijn dan een adequate monitoring en evaluatie van beleid mogelijk? (blz. 18).

Ja, voor het deel waar dat functioneel en realistisch is worden kwantitatieve doelen en randvoorwaarden geformuleerd, in absolute of in relatieve termen. Dit gebeurt in de gevallen dat van dergelijke doelen verwacht mag worden dat er kosten-effectieve prikkels ter verbetering vanuit gaan (functionaliteit) en wanneer de overheid ook het instrumentarium in handen heeft om de doelen realiseren (realiteit). Kwantitatieve monitoring en evaluatie is in die gevallen mogelijk onder voorwaarde van de beschikbaarheid van adequate en objectieve gegevens.

In de gevallen waarbij aan deze functionaliteits- en realiteitseisen niet is voldaan worden zo mogelijk streefbeelden in meer kwalitatieve termen aangeduid. Hierbij past ook een monitoring en evaluatie in kwalitatieve termen: proces-evaluatie (zijn er voldoende inspanningen gedaan), benchmarking (hoe verhoudt zich de voortgang tot wat elders is gepresenteerd) Overigens wordt de wijze van monitoring thans in het kader van het VERDI-convenant verder uitgewerkt in samenwerking met IPO en VNG.

46

Wat is het antwoord van de regering op de vraag in welke termen de doelen het best kunnen worden geformuleerd: als maximaal toelaatbare verkeersvolumes, of als gewenste effecten/uitkomsten van beleid? (blz. 18).

In de lijn van de Perspectievennota past een voorkeur voor een kosten-effectieve wijze van sturing op de gewenste effecten/uitkomsten van beleid. Als volume doelstellingen daar in passen of zelfs noodzakelijk zijn zullen deze worden gehanteerd, maar de verwachting is niet dat dat vaak het geval zal zijn.

47

Gezien het feit dat doelstellingen niet gehaald zijn, wordt de vraag gesteld of de doelstellingen niet te hoog gegrepen waren en niet goed geformuleerd. Is dat niet een erg gemakkelijke manier om problemen op dat terrein te ontlopen? (blz. 18).

Nee. Gekozen is veel meer voor de benadering dat sociaal culturele en sociaal economische problemen dienen te worden verkend.

48

Er wordt zeer veel aandacht in de Nota geschonken aan de Rijkswegen. Hoe verhoudt dit zich tot het feit dat de meeste verplaatsingen plaatsvinden op regionaal/stadsgewestelijk niveau en dat het aantal verliesuren op wegen binnen stadsgewesten even groot is als het aantal verliesuren op snelwegen? (blz. 19).

In de nota wordt expliciet aangegeven dat bereikbaarheid gezien moet worden vanuit een integraal, samenhangend verkeers en vervoerssysteem in nauwe relatie tot de ruimtelijke ordening en verstedelijking. Het gaat daarbij om drie niveaus te weten internationaal, nationaal en regionaal. Gegeven de verbinende functie van het hoofdwegennet manifesteren de problemen t.a.v. bereikbaarheid zich vooral daar. Niettemin is ook voor regionale en locale netten de vraag aan de orde of de kwaliteit adequaat is.

49

Naast uitgangspunten als vergroten van veiligheid en verbetering van het milieu moet er bij een goed verkeers- en vervoerssysteem ook rekening gehouden worden met sociale rechtvaardigheid. Wat verstaat men onder dit begrip en hoe laat zich dat vertalen naar verkeers- en vervoersbeleid? (blz. 19).

Verkeer en vervoer duiden op het belang dat mensen in de gelegenheid zijn om zich sociaal en economisch te ontplooien en deel te nemen aan het sociaal en maatschappelijk leven. Daartoe is mobiliteit onmisbaar.

50

Kan aan de hand van het rekeningrijden uitgelegd worden hoe daar de sociale rechtvaardigheid vorm krijgt? (blz. 19).

De rechtvaardigheid ligt besloten in het feit dat rekeningrijden een generieke maatregel is en dat niet in vrijstellingen wordt voorzien, uitgezonderd hulpdiensten en O.V. Iedereen zal dus moeten betalen als men rond de grote steden in de Randstad van schaarse wegruimte tijdens de ochtendspits gebruik wenst te maken. Daarnaast zijn de alternatieven voor rekeningrijden, zoals carpoolen, telewerken, gebruik openbaar vervoer, of het reizen op een later tijdstip, voor vrijwel iedereen beschikbaar.

51

Door wie worden «gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen» opgesteld? (blz. 19).

Zie het antwoord op vraag 32.

52

«Met name daar waar bereikbaarheid schaars is, moet selectief gestuurd worden». Wat houdt deze selectieve sturing in? (blz. 19).

Zie het antwoord op vraag 21.

53

Kan het begrip gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen worden toegelicht? (blz. 19).

Zie het antwoord op vraag 32.

54

Wanneer zal de capaciteitsschaarste op het spoorwegnet zijn opgelost? Is dit dan een oplossing voor de langere termijn? (blz. 20).

In het MIT zijn aanzienlijke investeringen opgenomen om in de Randstad en op de achterlandverbindingen van het spoorwegnet te komen tot kwaliteitsverbetering en uitbreiding van de capaciteit. Met deze verbeteringen wordt de mogelijkheid geschapen van een aanzienlijke groei in vervoer.

Als op lange termijn een verdere groei van het spoorvervoer doorzet, dan zullen ook na 2010 investeringen wenselijk zijn.

55

Wordt naast differentiatie naar schaalniveaus tevens een differentiatie naar verkeerssoorten gemaakt, onder meer in de vorm van doelgroepenbeleid? (blz. 20).

Zie het antwoord op vraag 21.

56

Het steeds verder opblazen van mainports is een van de oorzaken van de toegenomen congestie. Zou een redelijke spreiding en verdeling van goederenstromen over ander Europese economische centra (havens, vliegvelden) en de ontwikkeling van economisch achtergebleven gebieden niet een betere strategie zijn om te komen tot een duurzame ontwikkeling? (blz. 20 en 21).

De vraag gaat uit van de veronderstelling dat mainports mede de oorzaak zijn van congestie. Voor de mainport Rotterdam en de luchthaven Schiphol is dit slechts in beperkte mate het geval. Bovendien is de in- en exportfunctie van en naar Nederland en de daarvan afgeleide directe en indirecte werkgelegenheid, aanzienlijk belangrijker dan de doorvoerfunctie.

Voor wat de mainport Rotterdam geldt dat voor de doorvoer, het aandeel van het vervoer per spoor en binnenvaart terrein wint op het wegvervoer.

57

Op welke wijze moet de samenhang tussen hoofd- en onderliggend wegennet concreet vorm krijgen? (blz. 20).

De samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet dient vorm te krijgen door een juiste afstemming van regelmechanismen op de beide netwerken zodat de vervoerstromen goed kunnen worden bediend zonder dat daarbij negatieve consequenties optreden voor de omgeving. Dit vereist intensieve samenwerking zoals mijn voorgangster en ik die in de afgelopen jaren in het kader van «Samenwerken aan Bereikbaarheid» hebben ingezet.

De exacte invulling van deze «regelstrategie» is zeer afhankelijk van de lokale situatie en maatwerk. Centraal uitgangspunt bij deze strategie is dat de betrouwbaarheid en de doorstroming van personen- en goederenvervoer wordt verbeterd.

58

Er wordt een onderscheid naar schaalniveaus gemaakt. Is het de bedoeling om ook nog een onderscheid naar verkeerssoorten op te nemen? (blz. 20).

Zie het antwoord op vraag 21.

59

Hoe wordt short-sea-shipping voor inter-Europees zeevervoer gestimuleerd? Worden de kansen voldoende benut? (blz. 21).

Sinds 1992 wordt er (met de nota «Filevrij over Zee») beleid gevoerd ter stimulering van short sea shipping.

In 1995 is dit verder ontwikkeld via het «Plan van aanpak Short Sea Shipping». Het beleid richt zich op het mogelijk maken van een modal shift in het intra-Europees vervoer met name via versterking van de concurrentiekracht van short sea shipping.

Het accent in het beleid zoals dat in het Plan van Aanpak van 1995 is neergelegd ligt op intensivering van de samenwerking en verdere promotie van short sea shipping. Hiertoe zijn de ronde tafel Short Sea Shipping en het voorlichtingsbureau Short Sea Shipping opgericht. Daarnaast hebben activiteiten zich gericht op het stimuleren van het gebruik van telematica bij partijen in de short sea sector, het wegnemen van belemmeringen in havens op het gebied van infrastructuur, tarifiëring en dienstverlening en zijn pilotprojecten opgestart om de dienstverlening op een specifieke route te verbeteren of een nieuwe route op te zetten.

De kansen voor short sea shipping worden goed benut, maar het kan natuurlijk altijd nog beter. Het aandeel van short sea in het internationale containervervoer binnen Europa is zo'n 35%. Zeker op Scandinavië en het Iberisch schiereiland liggen echter nog kansen voor een verschuiving in modaliteitskeuze ten gunste van short sea. De economische ontwikkeling van de voormalige oostbloklanden genereren groeipotenties voor short sea voor diensten op de Baltische staten en het noord-oostelijk Middellandse-Zeegebied.

Eind 1998 begin 1999 is het short sea shipping beleid geëvalueerd en is een geactualiseerd activiteitenplan opgesteld voor de komende jaren. De resultaten hiervan zullen naar verwachting nog voor het zomerreces in de vorm van een voortgangsnotitie aan de Tweede Kamer aangeboden.

60

Op welke wijze zouden gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen tot stand moeten komen? Is handhaving van deze profielen noodzakelijk en mogelijk? (blz. 21).

Zie het antwoord op vraag 32.

61

Hoe kan het risico worden vermeden dat door corridorontwikkeling het draagvlak van de steden wordt uitgehold? (blz. 21).

Belangrijke constatering in de startnota RO is dat de meeste activiteiten nu en in de toekomst plaatsvinden in steden. Ook de tendens van vestiging langs snelwegen is veelal gekoppeld aan steden.

Op dit moment wordt de kansrijkheid van het corridorconcept onderzocht. Hierbij is de relatie met het draagvlak voor de bestaande steden een belangrijk aandachtspunt.

62

Het regeerakkoord geeft aan dat de «Rijksoverheid vanuit haar verantwoordelijkheid het gebruik van de fiets zal stimuleren». Op welke wijze wordt hieraan in de Nota gestalte gegeven? (blz. 21).

De Nota besteedt aandacht aan dit onderwerp in het hoofdstuk «Leefbaarheid» op pagina 41.

Mede omdat het overgrote deel van alle verplaatsingen – en slechts in het bijzonder die per fiets – kort is en gelet op de decentralisatie van taken en verantwoordelijkheden op het gebied van het verkeers- en vervoerbeleid in het kader van het covenant VERDI, ligt er een belangrijke verantwoordelijkheid voor het fietsverkeer op lokaal en regionaal niveau. De ervaringen van de afgelopen jaren leren dat die verantwoordelijkheid door de meeste gemeenten en provincies goed tot uitdrukking komt in hun beleid en de uitvoering daarvan.

De rijksoverheid levert haar bijdrage in deze op het gebied van kennisverwerving en -verspreiding en door de Fietzersbond ENFB in staat te stellen belangenbehartigers op lokaal en regionaal niveau te versterken en te ondersteunen. Verder zal, zoals tijdens de AO van 1 september 1998 door de minister is toegezegd, aandacht worden besteed aan monitoring van het fietsbeleid op alle bestuurlijke niveaus.

Deze inspanningen vormen de basis voor nadere uitwerking van de aandacht in de Nota voor het onderwerp «fietsverkeer» in het NVVP.

63

Op welke verbindingen is er sprake van bundels van weg en rail, en zo mogelijk water? (blz. 21).

Het interdepartementale project Incodelta geeft een invulling van de internationale achterlandcorridors vanuit de beide mainports waarbij bundels van weg, rail en water in ogenschouw worden genomen. Hierbij worden onderscheiden:

- Noord-Oost corridor: Mainports Randstad–Hamburg en verder
- Oost corridor: Mainports Randstad–Hannover–Berlijn/Dresden en verder
- Zuid-Oost corridor: Mainports Randstad–Ruhrgebied en verder
- Zuid corridor: Mainports Randstad–België en verder
- West corridor: Mainports Randstad–Calais/Birmingham en verder

Op dit moment wordt voor de Zuid-Oost corridor gewerkt aan een nadere uitwerking. De resultaten hiervan worden eind 1999 verwacht.

64

Wat wordt precies onder corridor verstaan: een verstedelikingas, een economische ontwikkelingszone, een logistiek netwerk? Hoe verhoudt de aanwijzing tot corridor zich tot de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen? (blz. 22).

Een corridor is onderdeel van een logistiek samenhangend netwerk bestaande uit mainports en bundels doorgaande verbindingen onderling gekoppeld door multimodale knooppunten. Daarbij is een corridor een keten van ruimtelijk en economisch samenhangende regio's op nationaal en Europese schaal, waarin multimodale bundeling van hoofdtransportassen (weg, rail, water en e.v.t. buisleidingen) fungeren als dragers van verdere ruimtelijke-economische ontwikkeling. Het concept richt zich ook op nieuwe vormen van verstedelijking en versterking van de groene ruimten en nieuwe mogelijkheden voor recreatie (zie ook antwoord op vraag 7).

Gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen richten zich vooral op de verkeers- en vervoersproblematiek. De corridorbenadering is breder (ook economische zaken, recreatie, verstedelijking etc) en speelt zich bovendien op een andere geografische schaal (doorgaande bundels).

65

Waarom wordt geen/nauwelijks aandacht geschonken aan de mogelijkheden van transportpreventie, ketenmobiliteit, ondergrondse logistieke systemen, het parkeerbeleid en dergelijk? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitvoeren van pilots ten aanzien van ondergronds transport in stedelijke gebieden? (blz. 22).

Naar aanleiding van het onderzoek van de Stichting Natuur en Milieu naar transportpreventie is het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met vervolgonderzoek. Hierbij wordt specifiek gezocht naar beleidsaangrijpingspunten. In de zomer 1999 worden de resultaten hiervan verwacht. Deze resultaten zullen gebruikt worden om transportpreventie als instrument in het NVVP in te kunnen vullen.

Parkeerbeleid en ketenmobiliteit (voor zowel goederen als personenvervoer) zijn en blijven belangrijke beleidsonderwerpen. Deze komen gespreid in de nota aan de orde en zullen uiteraard ook in het NVVP terugkomen.

De beleidsontwikkeling voor Ondergronds Transport en Buisleidingen (OTB) is in volle gang. Vorig jaar september stemde de Tweede Kamer in met de resultaten van het eerste onderzoekprogramma («Transport onder ons») en het vervoliprogramma. Binnenkort kan de tweede Voortgangsrapportage worden verwacht: een verslag van de stand van zaken van het onderzoek naar OTB en de eerste resultaten van de haalbaarheidsstudies. Haalbaarheidsstudies op het gebied van stedelijke distributie zijn Ondergronds Logistiek Systeem(OLS)-Leiden en OLS-Utrecht. Een haalbaarheidsstudie op het terrein van de regionale distributie is OLS-Knooppunt Arnhem Nijmegen. De verwachting is dat deze gemeenten op basis van de tot nu toe bereikte resultaten een volgende fase van onderzoek willen ingaan, in de vorm van nadere definitiestudies. In een definitiestudie kunnen alle facetten van een stedelijk OLS op een zodanige wijze in kaart worden gebracht dat het mogelijk wordt om een investeringsbesluit te nemen. In het kader van de tweede Voortgangsrapportage is onderzoek gestart naar logistieke concepten achter OLS. Toekomstscenario's schetsen de verwachte ontwikkelingen in de retail sector voor de komende twintig tot dertig jaar: het aantal vervoerbewegingen zal in de toekomst sterk toenemen, hetgeen zal leiden tot een sterke toename van het aantal wegkilometers in de einddistributie van deze goederen. OLS beoogt een alternatief te bieden voor het wegvervoer en de groei in het aantal vervoerbewegingen terug te brengen. Uit studie blijkt dat het essentieel is dat OTB als een onderdeel van de gehele vervoersketen moet worden gezien, inclusief het (intermodaal) verbindend netwerk.

Is Nederland al bezig met de ontwikkeling van «één van 's werelds meest geavanceerde communicatienetwerken»? Wat wordt bedoeld met «een brainport als derde mainport in ons land»? (blz. 22).

- a. Nederland beschikt over een goede elektronische infrastructuur en heeft een goede uitgangssituatie om zich te ontwikkelen tot een belangrijk knooppunt in de mondiale telecommunicatienetwerken. Het aanleggen van nieuwe netwerken is primair een zaak van de markt zelf. Om aan de groeiende capaciteitsvraag te voldoen worden door marktpartijen miljarden guldens per jaar in ICT-infrastructuur geïnvesteerd. Incidenteel investeert de overheid zelf in elektronische infrastructuur, om ontwikkelingen te stimuleren die maatschappelijk wenselijk worden geacht, maar waar de basis voor commercieel exploitatie ontbreekt, zoals in het project Gigaport.
- b. Het begrip brainport wordt doorgaans op twee manieren gebruikt. In de eerste plaats als zelfstandig fenomeen. Nederland Brainport, als zelfstandige «concentratieplaats voor kennisdiensten», waarbij wordt ingezet op het scheppen van de juiste voorwaarden om (ICT)kennis in Nederland te laten ontwikkelen en daarmee in economisch opzicht een voorsprong te nemen. Hierbij wordt niet direct gedacht aan een fysiek knooppunt van netwerken zoals de Amsterdam Internet Exchange, maar aan de vestiging en ontwikkeling van allerlei ICT-bedrijven en -diensten in Nederland als geheel. In de tweede plaats wordt dit begrip gebruikt als concept om bestaande mainports te helpen moderniseren: *een haven met hersenen*. Nederland heeft een sterke positie als transport- en distributieland. Om deze sterke positie te behouden en verder uit te bouwen is het van belang om ook zoveel mogelijk hoogwaardige dienstverlening uit te bouwen danwel naar Nederland te halen. Zo wordt het Nederlandse «transportproduct» aantrekkelijker en verdient Nederland er ook meer aan. Hierbij moet er zoveel mogelijk naar worden gestreefd om logistieke planningsactiviteiten (ketenregie) naar Nederland te halen zonder al het extra fysieke transport, zodat er een ontkoppeling tussen milieu en transport ontstaat. De ontwikkelingen op het gebied van informatie- en communicatietechnologie spelen bij deze transformatie een belangrijke rol, evenals een goede kennisinfrastructuur zoals die wordt opgebouwd via bijvoorbeeld het kenniscentrum CONNEKT.

In hoeverre is, wordt en blijft het Rijk verantwoordelijk voor een centrale aansturing met betrekking tot de ontwikkeling van knooppunten en corridors? Is multimodaliteit hier een vereiste? (blz. 22).

Op dit moment wordt de kansrijkheid van het corridorconcept onderzocht. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de bruikbaarheid van de indeling nationaal project, ontwikkelingsgebied en basisgebied uit het WRR-rapport Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek.

In het kader van de 5-de nota Ruimtelijke Ordening en het NVVP wordt het corridorconcept verder uitgewerkt. Uitgewerkt moet worden in hoeverre het Rijk daarin aanstuurt.

Bij het verder uitwerken van het corridorconcept is multimodaliteit voor V&W een essentiële voorwaarde. Zie ook het antwoord op vraag 64.

Een definitieve keuze zal worden gemaakt in de Vijfde nota RO en het NVVP.

Op blz. 22 wordt gesproken over het belang van Nederland Brainport. ICT leidt niet vanzelf tot vermindering van fysieke verplaatsingen, en kan deze zelfs doen toenemen. Lopen er nog onderzoeken of zullen er nieuwe onderzoeken worden gedaan naar mogelijke effecten van het concept Nederland Brainport op de mobiliteit? (blz. 22).

De overheid wil haar inzicht in de relatie tussen ICT, economie, ruimte en mobiliteit vergroten. Hiertoe zijn in samenwerking met andere departementen verschillende verkennende onderzoeken gestart waarvan de resultaten zo mogelijk hun weerslag zullen vinden in het NVVP. Ook ben ik in afwachting van een advies van de Raad voor verkeer en Waterstaat getiteld «Technologie, economie en levensstijl». Dit inzicht zal vervolgens gebruikt worden om tot een effectieve monitoring van deze relatie te komen en om gericht nader onderzoek te programmeren.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de genoemde technische maatregelen aan de aanbodzijde, met name wat betreft het gebruik van vluchtstroken, modernisering beveiligingssysteem spoorvervoer en vergroting van de vaardiepte en opheffen van knelpunten bij bruggen en sluizen? (blz. 23).

De Perspectievennota geeft naast een probleemverkenning ook richtingen aan die voor het oplossen van de verkeer- en vervoersproblemen van belang kunnen zijn. Eén van die richtingen is optimaal benutten. Optimaal benutten kan langs twee wegen vormgegeven worden: door maatregelen aan de vraagzijde en door (technische) maatregelen aan de aanbodzijde. De in de vraag genoemde voorbeelden behoren tot de laatste categorie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bezig met verschillende experimenten op en rond de weg. Denk hierbij aan proeven met dynamische rijstrookindeling. Ook de modernisering van het beveiligingssysteem spoorvervoer kan een bijdrage aan betere benutting van het spoor leveren. De vaardiepte en het opheffen van knelpunten zijn reeds onderdeel van het huidige beleid, voor een stand van zaken wordt verwezen naar het MIT.

Een aantal maatregelen is in uitvoering. Voor een stand van zaken verwijs ik naar het MIT en naar het antwoord op vraag 75. Verdergaande mogelijkheden worden thans verkend mede ten behoeve van het NVVP.

Welke bijdrage leveren de genoemde benuttingsmaatregelen aan een betere benutting en verruiming van de capaciteit van de bestaande infrastructuur, hoe verhouden de verwachte effecten zich tot de noodzakelijk investeringen en hoe snel zijn deze maatregelen te realiseren? (blz. 23).

Er zijn verschillende modelscenario's met maatregelpakketten op landelijke schaal doorgerekend. Daaruit blijkt dat een combinatie van verschillende effectieve maatregelpakketten een congestiereductie kan opleveren van 25% minder voertuigverliesuren in het jaar 2000 en 35% minder voertuigverliesuren in het jaar 2010 t.o.v. een basisscenario zonder geïntensiveerd verkeersbeheersingsbeleid. De hooggespannen verwachtingen ten aanzien van vormen van automatische voertuiggeleiding AVG (30% congestiereductie) zijn niet in dit cijfer begrepen omdat het effect ervan eerst na 2010 haalbaar werd verondersteld.

Verkeersbeheersing is blijkens deze evaluaties een effectief instrument voor capaciteitsverhoging en daarmee congestiebestrijding in situaties

van overbelasting. De effecten zijn echter tot nu toe nog zeer lokaal. Een indicatie op het niveau van een samenhangend netwerk biedt de verkeersprestatie voor het hoofdwegennet op de Ring A10 en aansluitende wegen. In perioden van congestie is de verkeersprestatie in dit netwerk licht toegenomen. De verkeersbeheersingsmaatregelen van de laatste jaren in dit gebied hebben zeker bijgedragen aan dit gunstige resultaat.

Landelijk gezien is waarneembaar dat bij een voortdurende groei van de verkeersprestatie van ca 3% per jaar, de groei van de filevorming in 1996 en 1997 afneemt en de file-ontwikkeling zich in feite stabiliseert. Het hoofdwegennet levert op nationale schaal dus een veel betere verkeersprestatie bij nagenoeg gelijkblijvende filevorming, een bewijs dat verkeersbeheersingsmaatregelen effectief zijn.

71

Hoe verhouden zich de mogelijkheid van het aanwijzen van doelgroepstroken en de uitbreiding van het inhaalverbod van vrachtwagens? (blz. 23).

Het aanwijzen van doelgroepstroken en het invoeren van het inhaalverbod voor vrachtwagens hebben met elkaar gemeen dat zij bedoeld zijn voor het bevorderen van de doorstroming van het verkeer. De daadwerkelijke toepassing van beide maatregelen is echter verschillend.

De inhaalverboden voor het vrachtverkeer tijdens spitsuren vinden alleen daar plaats waar de omstandigheden voor het behalen van doorstromingswinst voor alle verkeersdeelnemers optimaal zijn

Doelgroepstroken zijn voornamelijk gericht op het bevorderen van de doorstroming van specifieke groepen weggebruikers en worden ingericht op basis van de vullingsgraad van de strook. Doelgroepstroken worden vooral daar toegepast waar al wel sprake is van congestie. Doelgroepverkeer kan bestaan uit vrachtwagens, maar ook uit bussen, of een combinatie van beide. Afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse en de handhavingsmogelijkheden, kan gekozen worden voor een zogenaamde «harde» of «zachte» scheiding van verkeersstromen. Naast bebording kan er dus sprake zijn van fysieke scheiding van verkeersstromen.

72

Welke specifieke effecten (uitgesplitst naar maatregel) verwacht de regering van de maatregelen die tot een betere benutting van de infrastructuur moeten leiden? (blz. 23).

Zie het antwoord op vraag 70.

73

Waarom wordt bij maatregelen aan de vraagzijde geen melding gemaakt van het begrip «transportpreventie»? Zijn daar al concrete gesprekken over gaande met delen van het bedrijfsleven? (blz. 23).

Op pagina 40 wordt wel melding gemaakt van een aantal voorbeelden die onder het begrip transportpreventie vallen. Het onderwerp heeft nog steeds nadrukkelijk mijn aandacht. Op dit moment wordt gewerkt aan een beleidsmatige vertaling van het begrip transportpreventie. Zodra er meer zicht is op de (mogelijke) resultaten, zal overleg worden gevoerd met het bedrijfsleven.

74

Aan de aanbodzijde worden technische maatregelen voorgesteld voor het spoorvervoer en het vervoer over water. Wanneer de keuze voor bepaald

beleid meer uitgaat van deze investeringen (ook bijvoorbeeld andere netspanning), op welke termijn kunnen dan de spoorwegen en vaarwegen volledig gemoderniseerd zijn en welke kosten zijn daarmee gemoeid? (blz. 23).

Voor het antwoord zie vraag 69.

75

Kan een overzicht gegeven worden van plannen en bestaande technische benuttingsmaatregelen aan de aanbodzijde van weginfrastructuur? (blz. 23).

project/maatregel	eenheid	gerealiseerd t/m 1998	in 1999	2000 t/m 2005
verkeerssignalering	km	807	196	261
mtm-centrale	#	6		
DRIP's HWN	#	47	14	93
DRIP's OWN	#	4	0	10
Toeritdosering	#	20	25	54
rijbaandosering	#	1	0	2
dynamische snelheids- limiet	#	0	1	3
herindeling dwarsprofiel	#	0	1	4
spitsstrook	#	3	2	5
busvoorziening	#	23	4	4
vrachtstrook	km	12	0	20
inhaalverbod vrachtver- keer	km	398	397	79
kleine infra aanpassingen	#	41	12	25
bufferruimte	#	0	1	4
videocamera's	#	17	16	13
monitoring	km	15	930	470

= aantal

76

Op pagina 12 wordt gesproken over de grote bijdrage van uitbreiding van de capaciteit van wegennet aan de vermindering van de congestie. Hoe wordt in dit licht de keuze verklaard om zo min mogelijk te bouwen, zeker nu het oppervlak van het totale wegennet nog geen 1,5% van het totale oppervlak van Nederland is? (blz. 23).

Er wordt vanzelfsprekend zorgvuldig om gegaan met de aanleg van nieuwe infrastructuur, vanwege de ermee gepaard gaande aantasting van de leefomgeving en het landschap en de daarmee samenhangende hoge inpassingskosten. Dit betekent niet dat structurele knelpunten niet zouden worden aangepakt, zoals ook blijkt uit het huidige investeringsprogramma (het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport omvat zo'n 70 miljard aan investeringen).

Daarnaast wordt bekeken of door betere benutting van de bestaande infrastructuur niet nog winst behaald kan worden, waarbij benutten een meer op maat gemaakte oplossing biedt voor een dynamisch probleem: knelpunten op bepaalde tijdstippen en op bepaalde trajecten.

77

Kan de regering de stelling dat files en congestie fors verminderen door rekeningrijden in de spitsuren met cijfers onderbouwen? (blz. 24).

Deze stelling is onderbouwd in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel rekeningrijden (kamerstukken II, 1997/98, 25 816, nr. 3, paragraaf 4.1 en bijlage 1). Voorts mag ik u verwijzen naar de binnenkort

gereed zijnde nota naar aanleiding van het verslag rekeningrijden, waarin uitgebreid op dit onderwerp wordt ingegaan.

78

De regering verwacht veel van vervoersmanagement. Wordt bij de mogelijke maatregelen om vervoersmanagement te stimuleren ook overwogen om bedrijven van bijvoorbeeld vijftig werknemers of meer te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen? Wat zijn de voor- en nadelen van een dergelijke plicht? (blz. 24).

Bij de mogelijke maatregelen om vervoermanagement te stimuleren is ook overwogen om bedrijven te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen. De inzet is er echter op gericht bedrijven en instellingen zelf hun verantwoordelijkheid te laten nemen. Gezien de groei in het aantal bedrijven dat actief aan vervoermanagement doet en het grote aantal bedrijven dat vervoermanagement in overweging of voorbereiding heeft blijft dat mijn inzet. Wel worden diverse verplichtende opties nader verkend. Vragen die daarbij aan de orde zijn betreffen de inhoud (verplichten van vervoerplan, het verplichten van het treffen van bepaalde voorzieningen, het verplichten van het behalen van een bepaald resultaat), de bevoegde overheid en de mogelijkheid aan te sluiten bij, dan wel gebruik te maken van bestaande regelgeving (wet RO, Wet Milieubeheer). Ook worden de ontwikkelingen in andere landen gevolgd, waar enerzijds bestaande verplichtingen zijn opgeheven (VS) en anderzijds verplichtingen worden ingesteld (Italië, België).

Wat betreft de voor- en nadelen van wetgeving het volgende.

Het zelfregulerend vermogen van de bedrijven heeft de voorkeur. Pas als dat tekort schiet is de verplichting een overweging, waarbij ten eerste de vraag is of dat het beoogde doel op doelmatige wijze zal helpen bereiken en welke de mogelijke neveneffecten zijn. Het voordeel zal het te bereiken effect zijn. Dat moet echter wel in verhouding worden gezien tot de mogelijkheid tot handhaving en het treffen van sancties bij niet naleven, alsmede de administratieve last om de naleving aan te tonen en de toetsing ervan.

79

Welke rol speelt parkeerbeleid in «de gehele verplaatsingsketen»? (blz. 24).

Steeds meer wordt gekozen voor «parkeren op afstand». Gemeenten vullen hun tekorten aan parkeervoorzieningen in centrale stadsdelen aan met parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, waar automobilisten kunnen overstappen op openbaar vervoer of op de fiets. Op deze wijze wordt de automobilititeit binnen de gemeentegrens of het stadsgewest beperkt.

Van oudsher maken de P&R-locaties – gelegenheden om over te stappen tussen auto en OV – onderdeel uit van het parkeerbeleid. In het SVV-beleids-traject «pilot-transferia» wordt onderzocht wat de invloed is van een kwalitatief hoogwaardige inrichting van overstappunten op de bereidheid van automobilisten om voor een deel van hun reis over te stappen op het OV. Onder andere op deze wijze stimuleert de rijksoverheid het gebruik van het OV – met de auto in het voortransport – als alternatief voor lange autoritten.

80

Op welke snelwegen bestaan er doelgroepstroken en voor welke weggedeelten bestaan er concrete plannen? Op welke wijze worden doelgroepstroken gescheiden van de overige stroken en hoe wordt dit geregeld bij op- en afritten? (blz. 24).

De huidige doelgroepstroken zijn onder te verdelen in busbanen, vrachtwagenstroken, stroken voor medegebruik en algemene doelgroepstroken. Hieronder volgen de lokaties op het snelwegennet.

1. (deels gemengde) busbanen (gemengd staat voor aparte strook/gebruik vluchtstrook):

De A12 Zoetermeer–Nootdorp, de A12 bij Velperbroek, de A44 Leiden–Wassenaar, de A4, de A29 bij de Heinenoord tunnel, de A27 bij Gorkum, de A7 bij Groningen, de A2 bij Utrecht.

Er zijn nog plannen voor de A9 bij Velserbroek en de op- en afritten van de A10 bij Amsterdam Zuid/WTC

2. Er is momenteel één vrachtwagenstrook die loopt van Ridderkerk naar het Terbregseplein en vandaar naar Crooswijk (A16/A20).

3. De A2-zuid bij Utrecht is een busbaan die tevens voor vrachtverkeer is opengesteld.

Momenteel zijn er plannen om de afrit bij Laaggraven (A12), die nu alleen voor bussen is bestemd, ook voor vrachtverkeer te onstluiten. Dat geldt ook voor de A2 bij Lage Weide (op- en afrit).

4. Tenslotte zijn er nog wat algemene doelgroepstroken. Deze zijn in voorbereiding/verkenning. Het gaat om de toerist Naarden (A1), de A1 wisselstrook bij Muiden en de Tweede Beneluxtunnel.

Een aparte loot aan de stam is de A4 Midden Delfland. Als dit plan doorgaat wordt deze weg een tolweg (aangelegd met privaat kapitaal. De doelgroep is dan betalend verkeer.

De scheiding van de doelgroepstrook van de overige stroken is sterk afhankelijk van de lokale situatie. De vormgeving varieert van belijning en bebording tot fysieke scheiding.

De wijze van scheiding en samenvoeging van de doelgroepstrook en de algemene strook bij op- en afritten wordt bij busbanen geregeld met speciale doorsteken. Bij vrachtwagenstroken is daar nog geen ervaring mee opgedaan.

81

«Bij een betere benutting van de bestaande verkeer- en vervoersinfrastructuur zullen de bestaande transportnetwerken, meer dan nu het geval is, een ordenend principe zijn voor ruimtelijke inrichting». Hoe gaat dit vorm krijgen, wordt bijvoorbeeld gedacht aan een geïntegreerde nota van Verkeer & Waterstaat en Ruimtelijke Ordening? (blz. 25).

Mijn streven is er op gericht de beleidsvorming in het kader van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening optimaal af te stemmen. Het goed laten aansluiten van ruimtelijke keuzen aan de bestaande en nog te realiseren infrastructuur is daarbij voor mij een belangrijk aandachtspunt, uiteraard in afweging met andere ruimtelijke belangen.

82

«Vervoersmanagement door bedrijven is van groot belang om vervoersstromen efficiënter te laten verlopen». Welke maatregelen kunnen het vervoersmanagement door bedrijven stimuleren en verbeteren? (blz. 25).

Voor het stimuleren en verbeteren van vervoermanagement bij bedrijven is een breed scala van maatregelen denkbaar die rechtstreeks op de toepassing van vervoermanagement door bedrijven zijn gericht: geven van informatie, bieden van ondersteuning (advies), maken van afspraken

(o.a. convenanten). Daarnaast kunnen flankerende maatregelen worden getroffen die de toepassing van vervoermanagement aantrekkelijker maken, zoals fiscale maatregelen en parkeer- en locatiebeleid. De kern van het stimuleringsbeleid heeft de eigen verantwoordelijkheid van de bedrijven als uitgangspunt, waarbij de inspanningen van de overheid met name zijn gericht op het informeren van bedrijven over vervoermanagement en het adviseren over de mogelijkheden.

83

Bestaat er inzichtelijk bewijsmateriaal voor de kostenbesparingen door bedrijven met vervoermanagement? Zo ja, wordt dit verspreid? (blz. 25).

In de afgelopen jaren is in meerdere onderzoeken het kostenaspect van vervoermanagement meegenomen. Zoals valt te verwachten komt hieruit het beeld naar voren dat de mogelijkheden van kostenbesparing per bedrijf verschillen, afhankelijk van de uitgangssituatie (oorspronkelijke uitgaven en voorzieningen) en de getroffen maatregelen. Op basis van de opgedane ervaringen van bedrijven die vervoermanagement toepassen worden bedrijven die nog met vervoermanagement moeten beginnen geïnformeerd en geadviseerd. Tevens wordt de «vervoerkostenmeter» ontwikkeld die bedrijven inzicht kan verschaffen in de kosten en besparingsmogelijkheden van het bedrijfsgerelateerde personenvervoer.

84

Op welke wijze moet het begrip «ketenregisseur» invulling krijgen? Voor wie en/of wat gaat deze persoon de mobiliteit regelen? Welke bevoegdheden krijgt hij of zij? (blz. 25).

Een ketenregisseur is een dienstverlenende functie, die in principe wordt verricht door een bedrijf.

Dit bedrijf verkoopt geen auto of openbaar vervoer, maar verkoopt mobiliteit.. Bij een ketenregisseur kan men een reis boeken van deur tot deur. Afhankelijk van de wensen van de klant kan een taxi worden voorgereiden, een huurauto worden klaargezet, een treinreis worden geboekt, een huurfiets worden gereserveerd, een busreis worden geregeld al dan niet in combinatie met elkaar. Ook het afsluiten van een flexibel lease contract behoort tot de mogelijkheden alsmede het reserveren van een parkeerplaats. De ketenregisseur kan reisadviezen geven en er voor zorgen dat bij vertraging of pech onderweg op een ander vervoermiddel kan worden overgestapt. Ook kan een ketenregisseur een chauffeur regelen.

Er zijn allerlei vormen van van ketenregie denkbaar: van een organisatie die geheel verzorgde reizen van deur tot deur aanbiedt tot vormen van dienstverlening die doe het zelf opties voor de consument vergemakkelijken, bijvoorbeeld door het aanbieden van diensten via Internet.

Ketenregisseurs kopen transportmiddelen en/ of reizen in en stellen pakketten op maat samen voor de consument of voor een werkgever.

In de zakelijke markt is Odessey een voorbeeld van een ketenregisseur, die meer en meer gaat samenwerken met autolease bedrijven. Een ander voorbeeld is het autodatedrijf Greenwheels, dat samen met de NS en de RET combinaties van afroepauto en de trein, respectievelijk stedelijk openbaar vervoer aanbiedt.

Ook autodealerbedrijven ontwikkelen momenteel diensten waarbij naast de auto OV opties worden aangeboden.

Zij werken daarbij samen met OV bedrijven.

85

In hoeverre kan, omdat de hoeveelheid te vervoeren goederen tegen zal vallen, de exploitatielasten groot zijn en de private deelname minimaal, het Betuweroutetracé benut gaan worden voor het privaat gefinancierde Combi-roadsysteem? (blz. 26).

Nut en noodzaak van de Betuweroute staan in de Perspectievennota niet ter discussie. Voorts acht ik de geuite veronderstellingen voorbarig gezien de op stapel staande marktconsultatie. In december 1999 zal ik u informeren over de resultaten van deze marktconsultatie (zie brief van 2 april jl. aan de Tweede Kamer). In dat traject loopt het plan voor een privaat gefinancierd Combi-roadsysteem mee.

86

Op welke termijn kunnen welke aspecten van automatische voertuiggeleiding welk gevolg hebben? (blz. 26).

Er is een verschuiving van het accent op intelligente infrastructuur naar voertuig gebonden intelligentie. Dat geeft er alle aanleiding toe dat voor AVG de rijtaakondersteunende, en op langere termijn wellicht ook de rijtaak vervangende systemen, de belangrijkste aspecten voor AVG zouden kunnen zijn:

- 1 – route- en reisinformatiesystemen
- 2 – intelligente cruise control
- 3 – botswaarschuwings- en botspreventie systemen
- 4 – ondersteuning of regeling koershouden
- 5 – ondersteuning of regeling zij-obstakel vermijden
- 6 – de automatische piloot

Voor de eerste drie punten verwacht ik een brede introductie tussen 5–10 jaar. Bij de rijtaak overnemende systemen (de punten 3 t/m 5) denk ik aan een periode na 2020.

87

Welke initiatieven het bedrijfsleven ontplooit de regering ten aanzien van automatische voertuiggeleiding? Wat is de inzet van de overheid om implementatie van dit systeem tot stand te brengen? In hoeverre is een dergelijk systeem geschikt voor breed gebruik? (blz. 26).

In 1998 heeft op Nederlands initiatief in Rijnwoude voor het eerst in de EU een grootschalige demonstratie plaatsgevonden met AVG. In vervolg hierop heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een eerste plan van aanpak opgesteld over de te nemen vervolgstappen om te komen tot de invoering van AVG. Dit document is ingebracht in overleg met de industrie. Begin 1999 is binnen het verband van het kenniscentrum CONNEKT een werkgroep opgericht waarin overheid en industrie participeren en die ten doel heeft om te komen tot een gezamenlijk plan van aanpak. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om inbreng in internationaal verband onderling af te stemmen. Doel is om een dergelijk gemeenschappelijk plan eind dit jaar gereed te hebben. Ook is dan meer duidelijkheid te geven over de gebruiksmogelijkheden van een dergelijk systeem. Voorlopig is de verwachting echter dat dergelijke systemen in eerste instantie beschikbaar zullen komen op de auto-snelwegen.

Overigens bestaan er reeds kleinschalige systemen voor openbaar vervoer die qua techniek gelijkenis vertonen met AVG, en wel in de vorm van zogenaamde «people movers» (o.a. in Capelle).

88

«Automatisering van het complete logistieke proces is een randvoorwaarde voor een kosteneffectieve (ondergrondse) stedelijke distributie». Op welke wijze kan de automatisering worden gestimuleerd en wat gebeurt er reeds op dit terrein? (blz. 26).

Momenteel wordt hard gewerkt aan de kennisontwikkeling met betrekking tot geautomatiseerd ondergronds transport.

Het Centrum Transport Technologie (CTT) vervult een coördinerende taak bij de ontwikkeling van voor ondergronds transport benodigde kennis. Het betreft onder andere:

- ontwikkeling van automatisch geleide voertuigen (AGV),
- het ontwikkelen van geautomatiseerde horizontale overslagtechnieken,
- automatisering van de gehele keten: ketenoptimalisatie,
- een simulatiemodel voor capaciteitsberekening van het aantal voertuigen benodigd voor een Ondergronds Logistiek Systeem,
- het ontwikkelen van een logistiek concept voor het z.g. «door-to-door» vervoer ook in EU-verband,
- het opzetten van een TestSite waar simulaties met AGV voertuigen uitgevoerd kunnen worden.

Om de ontwikkelde technieken te beproeven is echter een pilotproject nodig. De Stichting OLS–Aalsmeer–Schiphol–Hoofddorp zal daar in het najaar voorstellen voor doen.

89

«Ondergronds transport en buisleidingen kunnen een belangrijke rol spelen». Welke mogelijkheden zijn er om het ontwikkelingstraject van dit soort voorzieningen te versnellen? (blz. 26).

Zie antwoord op vraag 65 en 88.

90

Op welke wijze denkt de regering het inzicht in nut en noodzaak bij de burgers van betere benutting van voertuigen en infrastructuur te kunnen bevorderen? (blz. 26).

De vraag refereert aan flankerend beleid dat moet worden ontwikkeld om regeringsbeleid aanvaard te krijgen in de samenleving. Communicatie maakt daar onderdeel van uit. Daarbij helpt een prijsinstrument als variabilisering bij het verhogen van het kostenbewustzijn van burgers, wat ook impulsen geeft tot betere benutting.

91

In hoeverre voldoet de bedrijfsvervoersregeling? Is evaluatie en aanpassing aan de orde? (blz. 26).

Bedrijfsvervoer kan worden gezien als een alternatief voor woon-werkverkeer per auto. Tot en met 1998 werd bedrijfsvervoer gesubsidieerd in het kader van het SWAB-uitvoeringsprogramma. Vanwege de aard van dit soort vervoer en de afweging tussen inzet van openbaar vervoer en bedrijfsvervoer is per 1 januari 1999 de verantwoordelijkheid voor het bedrijfsvervoer gedecentraliseerd aan de provincies, Kaderwetgebieden en die gemeenten, die bevoegd zijn voor de aansturing van het stads- en streekvervoer. Decentrale overheden hebben vanaf volgend jaar de vrijheid om de subsidiemiddelen voor stads- en streekvervoer inclusief de hierin begrepen middelen voor bedrijfsvervoer naar eigen inzicht in te zetten. Soms kan dat ertoe leiden, dat openbaar vervoer een efficiëntere vervoersvorm is, maar net zo goed zullen er situaties zijn, waarin uitbreiding van het bedrijfsvervoer wenselijk is. Dit zal grotendeels afhangen van de mate waarin het woon-werk-reismotief de doorslag geeft in vervoerstromen.

92

Er loopt een onderzoek naar de economische effecten van infrastructuur (OEEI), waarvan de resultaten dit voorjaar worden verwacht. Zijn er (voorlopige) resultaten te melden? (blz. 27).

Vorig jaar is op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken, en in nauwe samenwerking met diverse andere ministeries, het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (OEEI) gestart.

Verschillende onderzoeksbureau's werken aan deelonderzoeken die uiteindelijk in de leidraad verwerkt worden.

Wat de resultaten betreft is het volgende te melden. Er is een begrippenlijst opgesteld ten behoeve van toekomstige economische evaluaties van grote projecten, waarover brede consensus bestaat binnen de onderzoekswereld. Verder zijn de deelonderzoeken in concept-vorm gereed. De werkzaamheden rond het eindproduct – de leidraad – bevinden zich in een afrondende fase. Er is een concept stappenplan om te komen tot een economische beoordeling van grote projecten gereed. De concept eindversie van de leidraad wordt na de zomer verwacht.

93

Ligt het onderzoek naar de economische effecten van infrastructuur op schema? Welke status krijgt dit onderzoek in het toekomstig verkeers- en vervoersbeleid? (blz. 27).

De aanleiding en opzet van het programma is kort toegelicht in het antwoord op vraag 92. Het onderzoeksprogramma naar economische effecten van infrastructuur (OEEI) loopt ongeveer 1 à 1,5 maand achter op schema. In de aankomende maanden zullen de voorlopige onderzoeksresultaten nog uitgebreid met alle betrokkenen, waaronder de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES), besproken worden. In deze overlegronde zal ook de status van de leidraad (of, onder meer, delen van de leidraad verplicht worden of niet) besproken worden.

94

Een overheid die het prijsmechanisme onvoldoende hanteert, maakt het zichzelf moeilijk staat in de nota. Maar als door bijvoorbeeld rekeningrijden, opheffen van onrendabele bus- en treindiensten, het duurder worden van de bus- en treinkaartjes, steeds minder mensen mobiel kunnen zijn, is het dan wel verstandig om het prijsmechanisme te hanteren? (blz. 29).

Door de kosten van mobiliteit helder en transparant te maken worden mensen in staat gesteld afgewogen keuzen te maken. Hiertoe moet de prijs van mobiliteit in overeenstemming worden gebracht met de werkelijke kosten. Met het invoeren van het prijsmechanisme wordt dit mogelijk. Het individu wordt in de gelegenheid gesteld zelf een afweging te maken tussen verschillende mogelijkheden (al of niet reizen, ander tijdstip, modaliteit). Verwacht wordt dat dit zal leiden tot selectiviteit. Er wordt namelijk betaald naar gebruik. Indien de werkelijke kosten van een bepaald soort vervoer of voor een bepaalde groep uit de samenleving maatschappelijk niet aanvaardbaar worden geacht, kan worden besloten de gevolgen te corrigeren. De kosten zijn dan echter wel transparant en helder. Dit zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een differentiatie voor bepaalde stedelijke of plattelandsgebieden.

95

In de nota wordt op verschillende plaatsen de noodzaak onderkend van het verkrijgen van draagvlak, vooral waar het gaat om prijsmaatregelen. Tot nu toe is het verkrijgen van draagvlak voor prijsbeleid een moeizame aangelegenheid. Hoe kan dit worden doorbroken? (blz. 29).

Een belangrijk uitgangspunt van het prijsbeleid is dat de gebruiker meer variabel gaat betalen. Dit betekent dat de werkelijke kosten per kilometer vervoer worden betaald inclusief externe effecten. Wie meer kilometers maakt zal meer betalen. De prijs per kilometer kan afhankelijk van plaats, tijd, modaliteit en doelgroep variëren. Uit gesprekken met regionale partijen, belangenorganisaties en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en uit enquêtes wordt duidelijk dat betalen naar gebruik ook op publieke steun kan rekenen. Over de invulling van een instrument daartoe moet uiteraard nog uitgebreid worden gesproken met burgers, belangenorganisaties, overheden en andere relevante instanties. Communicatie en duidelijkheid zijn belangrijke voorwaarden voor draagvlak

96

Hoe moet men zich praktische gezien een ontvlechting van regionaal en interregionaal verkeer op snelwegen zich voorstellen? (blz. 29).

Een scheiding van het regionale en interregionale verkeer op snelwegen kan in de praktijk bijvoorbeeld worden bereikt door te werken met een systeem van stroken voor het regionale en interregionale verkeer door middel van een fysieke of elektronische vorm van scheiding van rijstroken.

97

Hoe denkt de regering het maatschappelijk draagvlak voor vormen van prijsbeleid tot stand te brengen? (blz. 29).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 95.

98

Waar ligt de regie voor het bedoelde «gebiedsgerichte, regionale maatwerk»? (blz. 29).

Het Ministerie is momenteel bezig om de Verkenning Nieuwe Stijl vorm te geven waarin aandacht gegeven wordt aan de wijze waarop een gebiedsgerichte, regionale aanpak tot stand wordt gebracht. Onderdeel van het onderzoek vormt een procesbeschrijving waarin de verdeling van rollen, taken, bevoegdheden helder wordt geduid. Daarbij wordt uitgegaan van bestaande afspraken en wetgeving, te weten VERDI en de Planwet. Zodoende zal de feitelijke regie voor het gebiedsgerichte, regionale maatwerk bij de decentrale overheden komen te liggen. In veel gevallen is dat de provincie, maar ook kaderwetgebieden en/of gemeenten kunnen hiervoor aan de lat staan (afhankelijk van het schaalniveau waarop maatwerk benodigd is). Dit gebeurt dan binnen de kaders die door de rijksoverheid worden gesteld.

Bij bovenregionale belangen heeft de rijksoverheid de regie-rol.

99

Op pagina 29 wordt gesproken over de scheiding van regionaal en interregionaal verkeer. Er is ook een mogelijkheid om congestie te verminderen door op rijkswegen het regionale verkeer te scheiden van het doorgaande verkeer. Hoe beschouwt de regering deze optie? (blz. 29).

Het scheiden van verkeer naar herkomst en bestemming heeft geen 1 op 1 relatie met het verminderen van congestie.

Het scheiden van doorgaand verkeer van regionaal verkeer is een te verkennen optie. Indien voor die optie gekozen wordt is een exacte invulling daarvan afhankelijk van de specifieke verkeerssituatie ter plekke van het probleempunt. Uitgangspunt hierbij is dat de beschikbare stroken efficiënt worden gebruikt.

100

Hoe en op welke termijn zou de integratie van openbaar vervoer, gehandicapten-, leerlingen- en bejaardenvervoer tot stand gebracht kunnen worden? Wat is hierbij de rol van de landelijke overheid? (blz. 30 en 33).

De wijze en termijn van realisatie van integratie van de diverse vervoersvormen kunnen slechts op lokaal of regionaal niveau worden bepaald. De rijksoverheid heeft in deze een stimulerende rol en zal binnenkort met o.a. de VNG bespreken op welke wijze deze rol kan worden ingevuld.

101

Kan al iets gezegd worden over de resultaten van de eerste tranches van de zogeheten «De Boer-gelden» inzake doorstroming van openbaar vervoer? (blz. 30 e.v.).

Met betrekking tot de effecten van de De Boer-projecten is er begin 1998 een evaluatie-studie gestart. Een aantal van de projecten is voor de evaluatie-studie geselecteerd. Van die projecten wordt de gerealiseerde snelheidsverhoging, de groei van het aantal reizigers en verlaging van exploitatiekosten gemeten. Daartoe wordt voor de start van de werkzaamheden en na in gebruikname onderzoek ter plaatse verricht. De in gebruikname van de geselecteerde projecten is gepland in de tweede helft van dit jaar. De eindrapportage is om die reden eind 1999 voorzien, pas dan kan iets gezegd worden over de resultaten van de eerste tranche «De Boer-gelden».

102

Gestreefd wordt naar een verhoging van de kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer. Veel gemeenten hebben Vervoerskundige Ondernemingsplannen opgesteld teneinde te streven naar het gewenste percentage van 35 à 40%. Bestaat er zicht op welke resultaten geboekt worden ter vergroting van de kostendeckingsgraad? (blz. 30).

In het kader van de Dialoog OV met bestuurders van de voor stads- en streekvervoer verantwoordelijke bestuurslagen heeft de Minister van V&W zich in 1997 bereid verklaard een hogere prioriteit toe te kennen aan groei van het OV dan aan de verbetering van de kostendeckingsgraad. Op grond hiervan is de jaarlijkse bezuiniging van 75 mln teruggebracht tot jaarlijks 35 mln. Dit betekent, dat de doelstelling van op termijn een kostendeckering van 50% niet is losgelaten, maar de realisatie van deze doelstelling verder weg komt te liggen in de tijd.

Uit de begroting van Verkeer en Waterstaat (pag. 49) kunt u opmaken, dat de gemiddelde kostendeckering stapsgewijs zal verbeteren tot circa 45% in 2010.

103

Bij het bevorderen van het openbaar vervoer denkt men een wezenlijke winst te maken door meer uit te gaan van marktdenken. Dan praat men al snel over verlagen van kosten en verhogen van opbrengsten. Welke kosten zullen omlaag gaan en waardoor zullen de opbrengsten omhoog gaan? Kunnen er voorbeelden genoemd worden waar in Europa de overheid door de marktwerking minder geld kwijt is aan het openbaar vervoer in verband met voor de marktwerking? Hoe verhoudt zich dat tot het gebruik van het openbaar vervoer? (blz. 31).

Marktwerving is een verzamelterm voor diverse manieren van organiseren van processen. Voor het openbaar vervoer spelen hierbij vooral ontvlechting en verzakelijking tussen bestuur en bedrijf, concurrentie tussen bedrijven en oriëntatie van bedrijven op consumenten. Markt-

werking is een middel tot het doel om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Bij ontvlechting en verzakelijking gaat het erom, dat een duidelijke scheiding wordt aangebracht in de beleidsmatige rol van de overheden en de bedrijfseigen rol als aanbieder van een produkt. De beoogde concurrentie tussen bedrijven dient ertoe te leiden, dat bedrijven worden gestimuleerd om hun bedrijfsprocessen zo efficiënt mogelijk in te richten en tot oientaite op de klanten.

Een vergelijking van buitenlandse voorbeelden is wat mij betreft dan ook een vergelijking op al deze punten. Zie hiervoor ook het rapport «Werkt marktwerking?» uit 1998.

104

Is de term «aanbesteding» niet wat voorbarig gezien de afspraak om tot 2003, wanneer een evaluatie plaatsvindt, 35% van het stads- en streekvervoer en het regionale spoorvervoer aan te besteden? (blz. 31).

Er is bewust gekozen voor een beheerste vorm van aanbesteden. Een derde gedeelte aanbesteden in 2003 past goed bij deze beheerste vorm van aanbesteden. Iedere aanbesteding zal echter een volwaardige vorm van aanbesteding zijn en uitgevoerd worden overeenkomstig de Europese aanbestedingsregels. De term «aanbesteding» is dus volledig op zijn plaats.

105

Hoe wil de regering inhoud geven aan een verbetering van de prestaties van de railinfrastructuur? Welke economische prikkels worden ingebouwd voor een efficiënt aanbod en beheer van railinfra, mede gelet op het feit dat zowel aanbod als beheer overheidsmonopolies blijven? (blz. 31).

Het introduceren van een gebruikersvergoeding is een eerste stap op weg naar een verdere beprijzing in het spoorvervoer, waardoor ook hier via het principe «de gebruiker betaalt» een zakelijker en economische afweging t.a.v. investeringen en gebruik van infrastructuur ontstaat.

106

Dient voor een volledige vergelijking tussen kosten en aandeel openbaar vervoer (de helft van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat tegenover 10% van de verplaatste kilometers voor het openbaar vervoer) niet ook de kosten op andere begrotingen te worden meegenomen (voor verkeersovertredingen het ministerie van Justitie (rechterlijke macht) en van het ministerie van Binnenlandse Zaken (politie), voor verkeersongelukken het ministerie van Volksgezondheid), aangezien juist veel van de uitgaven voor het wegvervoer onder deze begrotingen vallen? Is het mogelijk een globaal overzicht te geven van de kosten voor het wegvervoer versus het openbaar vervoer? (blz. 31).

Voor een volledige vergelijking tussen kosten van vervoer in relatie tot de vervoersprestatie dient inderdaad niet alleen de bijdrage vanuit VenW maatgevend te zijn. Bij de vergelijkingen op blz. 55 van de P-nota is dit ook niet gedaan.

Voor wat betreft uw verzoek een globaal overzicht te geven van de kosten van het wegvervoer versus het openbaar vervoer verwijs ik naar het rapport «De prijs van mobiliteit in 1993» van het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (onderzoeksreeks nr. 75 van april 1996) Hierbij wordt in het rapport de kanttekening gemaakt, dat toedeling arbitraire elementen in zich heeft. Zo zijn de kosten voor verkeersongevallen niet rechtstreeks op de begrotingen van de ministeries te vinden, maar zijn deze toegerekend op basis van het aandeel van de modaliteit in het aantal

verkeersongevallen. De gebruikers van auto's betalen als groep via de verzekeringspremies ook een groot deel van de «collectieve» schade.

107

Welke plannen heeft de regering, in het kader van ketenmobiliteit, ten aanzien van parkeerterreinen en fietsenstallingen bij (bus)stations? (blz. 32).

Op het gebied van autoparkeren loopt thans het beleidstraject pilot-transferia. Met deze pilots wil het rijk bevorderen, dat de provinciale en gemeentelijke overheden zich meer gaan inzetten voor de aanleg van overstappunten ten gunste van de ontwikkeling van ketenverplaatsingen. Zeer recent is nog een pilot gerealiseerd. Met de evaluatie van de gerealiseerde pilots wordt binnenkort aangevangen met als doel ervaringen en kennis door te geven aan nieuwe initiatiefnemers. Het rijksbeleid voor transferpunten in meer algemene zin zal de komende periode nader gestalte krijgen.

108

Hoe staat het met de inspanningen van de Rijksoverheid als wegbeheerder om openbaar busvervoer op rijkswegen een snelle doorstroming te garanderen (via vluchtstroken of doelgroepstroken)? (blz. 33).

Op plekken waar het openbaar vervoer op snelwegen aanzienlijke hinder heeft van filevorming worden maatregelen genomen om de doorstroming van het OV te verbeteren. Het gaat dan om aanleg van speciale busstroken langs snelwegen, kleine infra-aanpassingen nabij benzinestations en op- en afritten, toestaan van bussen op de vluchtstrook en het zonodig aanleggen van doelgroepstroken waar dit effectief is. In alle gevallen wordt per situatie een afweging gemaakt.

109

Waar mogelijk moet een geïntegreerd kaartstelsel gehanteerd worden. Waarom wordt dat niet als een verplichting gesteld? (blz. 33).

Bij de invoering van marktwerking in het openbaar vervoer en de tariefvrijheid voor decentrale overheden dient de huidige kaartintegratie behouden te blijven. Er is nu sprake van kaartintegratie in het stad- en streekvervoer en een beperkte tariefintegratie tussen spoorvervoer en stadsen streekvervoer. Bij het beoordelen van verdere kaartintegratie speelt de kosten/baten afweging uiteraard een rol. Het is nog niet duidelijk welke kaartsystemen er in de toekomst precies komen en in welke mate het mogelijk is de integratie uit te breiden.

110

Waarom wordt er zo weinig aandacht geschonken aan het vervoer over water, zowel openbaar vervoer als goederenvervoer over water? Welke mogelijkheden ziet de regering op dit punt? (blz. 33).

Door de thematische indeling van de Perspectievennota komt vervoer over water verspreid aan de orde.

Voor wat betreft het personenvervoer over water geldt dat in de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid (SWAB) in 1996 een duidelijke impuls is gegeven aan de ontwikkeling ervan. Voor dit doel is f 28 mln uitgetrokken, verdeeld over een 5-tal nieuwe trajecten. Ook is OV te water onder de reikwijdte gebracht van de Wet Personenvervoer. De komende jaren zullen deze eerste trajecten worden gemonitord, zodat kan worden beoordeeld in hoeverre het OV te water een waardevolle aanvulling vormt op het bestaande OV. In de Perspectievennota wordt relatief weinig

vermeld over OV te water aangezien de ontwikkeling ervan reeds in gang is gezet.

De overzetveren vormen naar hun aard een andere vorm van personenvervoer over water. De verantwoordelijkheid voor instandhouding en ontwikkeling hiervan is geheel gelegen bij de decentrale overheden.

De nota Transport in Balans, tegelijk uitgekomen met de nota SWAB, heeft het vervoer van goederen over water een belangrijke stimulans gegeven. Zo is de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarweg aansluitingen (TBBV) in het leven geroepen om ondernemingen die aan het water zijn gevestigd, te interesseren voor aan- en afvoer per schip.

De afgelopen jaren heeft de binnenvaart zich dan ook ontwikkeld tot een aantrekkelijke concurrerende vervoerswijze. Er wordt volop vernieuwd. Te denken valt bijvoorbeeld aan de komst van een nieuwe generatie containerschepen en de ontwikkeling van multimodaal ontsloten bedrijfsterreinen.

Dat het goed gaat met het vervoer over water blijkt ook uit de cijfers. Het vervoerde volume dat in 1997 over het water werd vervoerd is met 10,7% gestegen ten opzichte van 1996; het binnenlands vervoer is met 8,6% gestegen en het internationale vervoer steeg met 11,8%. Het containervervoer per binnenschip is in de afgelopen vijf jaar zelfs met 70% gestegen.

In de P-nota wordt mede op basis van de mogelijkheden van binnenvaart gewezen op het belang van multimodaal bereikbare bedrijfsterreinen.

111

Wat is de stand van de ontwikkeling van elektronische betaling in het openbaar vervoer? (blz. 33).

In de automaten van NSR op de stations kan worden betaald met een pinpas.

In het stads- en streekvervoer wordt in Zeeland en Twente geëxperimenteerd met betaling in de voertuigen met chipper en chipknip. Er worden proeven met elektronische betaling voorbereid bij Arriva in Groningen en bij enkele stadsvervoerbedrijven.

Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een landelijk te gebruiken chipkaart in het openbaar vervoer. Er vindt een verdere intensivering plaats van de gesprekken daarover met de overheden en bedrijven. Naar verwachting zal het als gevolg van de complexiteit van de materie nog enkele jaren duren voordat een landelijk te gebruiken chipkaart kan worden ingevoerd.

112

Gestreefd wordt naar de integratie van regulier openbaar vervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer en doelgroepenvervoer. Welke voornemens bestaan er om deze integratie te bevorderen? Gaat het daarbij ook om het wegnemen van wettelijke verschillen? (blz. 33).

In het voorstel voor de Wet personenvervoer 2000 is neergelegd, dat het bestaande onderscheid tussen openbaar vervoer en besloten vervoer vervalft. Daarvoor komt in de plaats een vergunning collectief personenvervoer en een vergunning taxivervoer. Collectief personenvervoer bevat de huidige vervoerssectoren openbaar vervoer en besloten busvervoer (touringcarsector).

Op termijn zal ook het taxivervoer onder het regime van de vergunning collectief personenvervoer worden gebracht.

Binnenkort zal de Kamer een rapport ontvangen over het doelgroepenvervoer. Geconstateerd wordt dat verbeteringen in doelmatigheid en doeltreffendheid mogelijk zijn. Met de betrokken medeoverheden zal worden gezien hoe een en ander kan worden aangepakt.

«De overheden moeten als wegbeheerder voorwaarden scheppen dat het openbaar vervoer-systeem op tijd kan rijden». Aan welke aanvullende voorwaarden wordt gedacht, dienen hiertoe bevoegdheden voor overheden te worden uitgebreid, en zo ja welke kunnen dat zijn? (blz. 33).

De regionale overheden hebben middels hun visie op het functioneren van het verkeers- en vervoersysteem en de wegen die onder hun verantwoordelijkheid vallen de mogelijkheid de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te ondersteunen. Te denken is bijvoorbeeld aan maatregelen t.a.v. verkeerscirculatie, verkeersregeling, (kleine) infrastructurele aanpassingen voor OV. Zoals in de Perspectievennota is betoogd, is het nadrukkelijker leggen van bevoegdheden en verantwoordelijkheden in een hand van groot belang om dit effectief en op maat gesneden te kunnen doen. Een te grote afhankelijkheid van het Rijk is in dit opzicht niet gewenst daar het bij uitstek gaat om regionale c.q. lokale problematiek en belangen.

In hoeverre kan voorkomen worden dat in een aanbestedingsmarkt de openbaar vervoerbedrijven zich voornamelijk richten op de aanbestedende overheid in plaats van op de consument? (blz. 33).

Uiteraard zal een inschrijvende vervoerder zich primair richten op het programma van eisen dat de aanbestedende overheid heeft opgesteld. De aanbestedende overheid kan in dat programma van eisen elementen opnemen waarbij een inschrijvende vervoerder goed scoort bij de beoordeling van de offertes wanneer hij aandacht schenkt aan de belangen van de (potentiële) reiziger. Ook kan de decentrale overheid in de concessievoorwaarden prikkels opnemen waarbij bij voorbeeld een toename van het aantal reizigers extra gehonoreerd wordt. In het wetsvoorstel van de Wet Personenvervoer 2000 is verder een verplichting opgenomen voor de concessiehouder (de vervoerder dus) om ten minste eenmaal per jaar aan consumentenorganisaties advies te vragen over wijziging van een dienstregeling, het tarief en «overige in de concessie geregelde onderwerpen».

Waarop zijn de verwachtingen voor 2020 in de tabel op pagina 36 (overzicht bijdrage verkeer en vervoer aan enkele milieuproblemen) gebaseerd? Zijn de aangekondigde nieuwe cijfers als gevolg van recente besluitvorming in de Europese Unie reeds beschikbaar? (blz. 36).

De cijfers zijn gebaseerd op de prognoses in de Nationale Milieuverkenning 4 (MV4) op basis van een van de drie sociaal-economische scenario's, namelijk het Europe Coordination (EC) scenario, het «middenscenario». In de MV4 is de referentie het beleid dat was geformuleerd tot het voorjaar 1997. De verwachtingen waarop de prognoses zijn gebaseerd zijn gedocumenteerd in het rapport Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning 4 van het RIVM

Er is inmiddels nieuw beleid geformuleerd, niet alleen op het gebied van emissie-eisen aan vrachtauto's, trekkers en bussen. Hiervoor is het noodzakelijk nieuwe geactualiseerde referentiescenario's op te stellen. In het kader van het AVV-onderzoek naar de milieu-effecten van maatregel-pakketten en de Vijfde Milieuverkenning van het RIVM wordt hier nu aan gewerkt. De nieuwe cijfers van recente besluitvorming in de EU zijn nog niet beschikbaar.

116

Hoe worden de kwalitatieve doelstellingen voor de ruimtelijke inrichting van Nederland concreet ingevuld? Welke rol speelt de Startnota Ruimtelijke Ordening? Welke tijdsplanning hoort hierbij? Kan de regering de doelstellingen ten aanzien van verdichting en inpassing kwantificeren? (blz. 37).

Zie het antwoord op vraag 61 en 118.

117

Is het de bedoeling om ook de CO₂-doelstellingen uit de Uitvoeringsnotitie Klimaatbeleid op te nemen in het NVVP? Zo nee, waarom niet? Welke doelstellingen worden dan wel gesteld? (blz. 37).

In de uitvoeringsnotitie Klimaatbeleid zijn geen doelstellingen voor de sectoren opgenomen. Op basis van een afweging van de mogelijkheden in alle sectoren wordt daar een maatregelenpakket vastgesteld. De maatregelen met betrekking tot verkeer en vervoer worden vanzelfsprekend ook opgenomen in het NVVP. Ook voor de verdere toekomst lijkt een afweging over alle sectoren voor het vaststellen van de maatregelen een goede aanpak. Daarnaast wil ik me in en op basis van het NVVP wel oriënteren op de mogelijkheden om op langere termijn de milieu-efficiëntie van het verkeer en vervoer substantieel te verbeteren.

118

Welke kwalitatieve doelstellingen (leefomgeving, ontsnippering landschap) rekent de landelijke overheid tot haar verantwoordelijkheid? (blz. 37).

De bestaande verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden is uitgangspunt voor het NVVP. De verantwoordelijkheden m.b.t. de kwaliteit van de leefomgeving liggen voor een belangrijk deel bij de provincies en gemeenten. Om de negatieve effecten van de aanleg van infrastructuur te beperken, heeft het Rijk een verantwoordelijkheid (zie ook antwoord op vraag 135). De procesmatige aanpak van het NVVP is er daarbij gericht op het benutten van de meerwaarde van een gezamenlijke aanpak door de overheden van de verkeers- en vervoersvraagstukken. Daarbij zullen ook aan de orde zijn de mogelijkheden van het Rijk om bij te dragen aan een beleid gericht op een verbetering van de kwaliteit van de regionale en lokale leefomgeving.

119

Wat wordt bedoeld met het opstellen van bereikbaarheidsprofielen? (blz. 38).

Zie het antwoord op vraag 32.

120

Waarom is de reductie van de uitstoot van het goederenvervoer over de weg veel duurder dan voor het personenvervoer? (blz. 38).

Het gaat in deze zinsnede specifiek om NO_x uitstoot. Bij het vrachtverkeer over de weg is een technologische grens nagenoeg bereikt. Voorbij deze grens levert minder NO_x uitstoot meer CO₂ uitstoot op. Verdere reductie van NO_x is alleen mogelijk indien de ontwikkeling van een DENOX katalysator tot stand komt.

Naar verwachting zal onder druk van de in Europa vastgestelde Euro 4 en 5 normen, de ontwikkeling van deze kostbare katalysator inderdaad tot stand gaan komen. De meest recente inzichten geven aan dat daarmee

nog een aanzienlijke reductie van de hoeveelheid No_x bereikt kan gaan worden.

121

Aan welke systematiek wordt gedacht bij het stellen van scherpere emissie-normen voor voertuigen in de stad? Zijn hiervoor wettelijke mogelijkheden? (blz. 38).

Voor het gebiedsgericht weren van milieubelastende voertuigen (bijvoorbeeld zware vrachtwagens in de binnenstad) al is veelal een afgestemde inzet van meerdere instrumenten nodig. Regulering mag de Europese of nationale regelgeving op dit punt niet doorkruisen. Veeleer moet gedacht worden aan het gemeentelijk instrumentarium op het gebied van bijvoorbeeld verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Het is mijn intentie om het NVVP-traject te benutten om meer zicht te krijgen op zowel de bestuurlijke als juridische aspecten.

122

In hoeverre bieden de Europese aanbestedingsregels ruimte voor een aanbestedingsbeleid dat stimulansen bevat voor vernieuwingen en verbeteringen? (blz. 39).

Een aanbestedende decentrale overheid kan in het programma van eisen ruimte bieden voor vernieuwingen en verbeteringen. Overeenkomstig de Europese aanbestedingsregels zal de aanbestedende overheid moeten aangeven op welke wijze vernieuwingen en verbeteringen gehonoreerd worden bij het beoordelen van de offertes. De Europese aanbestedingsregels staan vernieuwingen en verbeteringen dus niet in de weg.

123, 181, 183, 185, 187 en 191

In welke relatie staat het prijsbeleid tot de maatschappelijke kosten die het verkeer veroorzaakt? Hoe hoog zijn die maatschappelijke kosten? Hoe worden die bepaald en wat zijn daar de criteria voor? (blz. 39).

Bij de verschillende vervoersvormen worden de (externe) kosten op verschillende wijze verrekend in het prijskaartje (onder andere niet BTW-heffen op het vliegticket). In de nota worden enkele voorbeelden genoemd. Wil de regering de TK een totaal-overzicht van (niet) kosten-toerekening, teneinde beter inzicht te krijgen in (on)nodige verschillen toezenden? (blz. 54)

Voor 1993 is berekend dat de personenauto op macro niveau de enige modaliteit is die meer betaalt dan hij aan kosten veroorzaakt. Kan de regering hiervan een specificatie geven wat betreft de laatste stand van zaken? Kan de regering een onderbouwing geven voor het doorberekenen van externe kosten? (blz. 54)

Is het mogelijk een voor het brede publiek inzichtelijk overzicht te geven van de interne en externe kosten voor de verschillende modaliteiten?

Zijn bij de berekening van de externe kosten van de personenauto ook de verkeersveiligheidskosten meeberekend? (blz. 54)

Wat is in het kader van de gebruiker betaalt de laatste stand van zaken ten aanzien van een overzicht van alle interne en externe kosten van de diverse vervoerssectoren? Kunnen hierbij de veiligheidskosten worden meegenomen? Kan dit overzicht worden gegeven?

In het verleden zijn er diverse onderzoeken naar externe kosten geweest. Deze worden ook in de nota genoemd. Aangezien deze studies enkele jaren oud zijn laat het ministerie van Verkeer en Waterstaat, mede naar aanleiding van het verschijnen van het Europese Witboek «een eerlijke vergoeding voor het gebruik van infrastructuur», een onderzoek uitvoeren naar de hoogte van de maatschappelijke kosten van alle vervoersmodaliteiten.

Onder maatschappelijke kosten wordt verstaan: infrastructuurkosten, kosten van het verkeerssysteem, milieukosten, kosten van geluidshinder en andere hinder voor de omgeving, kosten van verkeersonveiligheid en congestiekosten.

Het onderzoek gaat in op zowel personenvervoer als goederenvervoer over de weg, het spoor, het water (binnenvaart, zeevaart) en de lucht. De studie heeft de volgende opzet. Ten eerste worden de maatschappelijke kosten en de hoogte daarvan in kaart gebracht. Daarbij zal ook heel duidelijk worden aangegeven hoe die worden berekend en wat de vooronderstellingen zijn. Daarnaast moet een helder overzicht worden gegeven van de huidige heffingsstructuur en de hoogte van de huidige heffingen. Vervolgens worden de maatschappelijke kosten en de huidige heffingen met elkaar vergeleken en wordt een overzicht gegeven van de (on)betalde rekening. U zult te zijner tijd uitgebreid over de resultaten van de studie worden geïnformeerd.

Een algemene onderbouwing van het streven naar doorberekening van externe kosten is dat daardoor betere afwegingen tot stand komen m.b.t. verkeer en vervoer.

124

Op welke wijze dienen maatschappelijke kosten in rekening gebracht te worden bij de vervoerder? Waarom is deze optie niet verder uitgewerkt, indien het zo voor de hand ligt, zoals gesteld? (blz. 39).

In rekening brengen van de maatschappelijke kosten van vervoer is in principe op verschillende manieren mogelijk. Hoewel variabel beprijzen als wenselijkheid voor de hand ligt, is het technisch niet eenvoudig. Eén mogelijkheid die ook genoemd wordt in de Perspectievennota is een kilometerheffing.

Verkenning van deze optie zal in het NVVP plaatsvinden.

125

Op welke wijze krijgt ICT een plek in het NVVP? Is het de bedoeling van de overheid om ontwikkeling op het terrein van ICT te stimuleren of te volgen? (blz. 39).

ICT krijgt op tweeërlei wijze aandacht in het NVVP.

In de eerste plaats gaat het om het stimuleren van de brede inzet van telematica-toepassingen, die bijdragen aan een betere benutting en grotere efficiëntie van het verkeer- en vervoerssysteem (Derde Nota Telematica Verkeer en Vervoer, 1998–2003). Hierbij gaat het om de invoering van verkeersmanagement en reis- en verkeersinformatie ten behoeve van een betere benutting van de fysieke infrastructuur en de verkeersveiligheid, systemen om bezetsgraden te verbeteren, en het bevorderen van het gebruik van multimodale personen- en goederenvervoerketens.

Ook komt steeds meer technologie beschikbaar in het voertuig. Om op middellange termijn de kansen van voertuiggebonden telematica ontwikkelingen te kunnen benutten, wil de overheid publiek-private samenwerking mogelijk maken. Dit geeft mogelijkheden voor handhavingstaken van de overheid, het beprijzen van het gebruik van de infrastructuur, het traceren van gestolen voertuigen, S.O.S.-knop en parkeerverwijzing voor een betere bereikbaarheid van economische centra. In dit kader worden o.m. de mogelijkheden onderzocht van een elektronisch kenteken.

In de tweede plaats zijn ICT-ontwikkelingen interessant als een belangrijke autonome maatschappelijke ontwikkeling. De verwachting op langere termijn is dat verdergaande penetratie van ICT in onze economie structurele effecten kan hebben op het ruimtegebruik en mobiliteitspatronen. Over de richting van de mogelijke effecten is nu nog weinig met

zekerheid te zeggen. Om te kunnen anticiperen op de mogelijke gevolgen van ICT-ontwikkelingen zijn verkenningen gestart om dit inzicht te vergroten. Relevante resultaten zullen hun weerslag vinden in het NVVP.

126

Het geloof in de maakbaarheid van de samenleving is allang tanende. Kunnen er concrete voorbeelden genoemd worden waar ten aanzien van milieu, modal shift, schaalvergroting en ruimtelijke spreiding van functies die maakbaarheid wel haalbaar geacht wordt? (blz. 39).

Door het aanbod van infrastructuur, door prijsbeleid, door kaderstellend RO-beleid en door milieunormen te stellen aan voertuigen heeft de overheid wel degelijk invloed op de genoemde onderwerpen. De invoering van de geregelde driewegkatalysator is daar een voorbeeld van. Financiële prikkels passen bij een beleid waarin individuen zelf keuzes kunnen maken.

127

Is de regering al bezig met het ontwikkelen van beleid ten aanzien van transportpreventie? Welke plaats krijgt transportpreventie bij maatregelen om de vervoervraag te verminderen? (blz. 39).

Naar aanleiding van het onderzoek van de Stichting Natuur en Milieu naar transportpreventie is het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met vervolgonderzoek. Hierbij wordt specifiek gezocht naar beleidsaanrijpingspunten. In de zomer 1999 worden de resultaten hiervan verwacht. Deze resultaten zullen gebruikt worden om transportpreventie als instrument in het NVVP in te kunnen vullen.

128

Welke keuzes worden gemaakt met betrekking tot de spanning tussen compactheid en schaalvergroting en ruimtelijke spreiding van functies? (blz. 39).

De startnotitie Ruimtelijke Ordening geeft een aanduiding van de keuzes die aan de orde zijn. Het maken van keuzen gebeurt in de loop van dit jaar in het kader van de voorbereidingen van het NVVP en de Vijfde Nota RO. Daarover is nu nog geen uitsluitsel te geven. Het debat met Uw Kamer zal mede richting geven aan deze besluitvorming.

129

«Bevorderen van minder milieubelastende vervoerwijzen». Welke stappen overweegt de regering om naast innovaties in bestaande systemen, te bevorderen dat gewerkt gaat worden met nieuwe technieken als magneettrein, ondergronds transport, zeppelins etc.? Kan de regering aangeven of en zo ja welke, internationale belemmeringen (regelingen) er zijn om dergelijke technische innovaties toe te passen? (blz. 40).

Als beheerder van de nationale infrastructuur verkeert de rijksoverheid in beginsel in een goede positie om in samenwerking met private partijen de toepassing van nieuwe vervoerssystemen te bevorderen. Belemmeringen om dergelijke technologische innovaties liggen in het algemeen niet op het juridisch vlak maar op financieel-economisch vlak (risico's van grote investeringen) en in het soms beperkte substituerende effect ten opzichte van bestaande meer milieubelastende vervoerswijzen. Bij de voorbereiding van het NVVP worden de mogelijkheden voor pilots met nieuwe vervoerssystemen nader gezien.

Welke initiatieven ontwikkelt het bedrijfsleven ten aanzien van het bevorderen van minder milieubelastende vervoerwijzen en welke inzet heeft de overheid daarin? (blz. 40).

In de Perspectievennota worden drie aandachtsvelden onderscheiden:

- technologie;
- modal shift;
- bevorderen van een zodanig gebruik van voertuigen en het vervoersysteem dat de kwaliteit van de leefomgeving wordt ontzien.

Op elk van deze velden neemt ook het bedrijfsleven initiatieven en vaak is er sprake van een wisselwerking tussen overheid en bedrijfsleven.

Hieronder een aantal voorbeelden.

- Technologie: (mede) als gevolg van steeds strenger wordende normen voor NO_x uitstoot worden nieuwe technologieën ontwikkeld die het mogelijk maken aan deze normen te voldoen. De Rijksoverheid stimuleert door middel van subsidies het gebruik van deze technologieën vooruitlopend op de normstelling (SELA regeling voor vrachtauto's). Een ander voorbeeld is de samenwerking van overheid en bedrijfsleven bij de ontwikkeling van ondergronds transport, ook hier is het bedrijfsleven actief in de technologie-ontwikkeling. De Rijksoverheid ondersteunt dit onderzoek financieel.
- Modal shift: een specifieke maatregel ter bevordering van de modal shift was het project Modal Shift Scans dat onlangs is afgerond. Dit project was een samenwerkingsproject tussen EVO en TLN enerzijds en de Rijksoverheid (ic Ministerie van Verkeer en Waterstaat) anderzijds. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat probeert de positie van het spoor te versterken door te werken aan de liberalisering en bevordert daarmee minder milieubelastende vervoerwijzen. Het bedrijfsleven ontwikkelt initiatieven om toe te treden tot de spoormarkt. Een subsidieregeling ondersteunt deze zgn. toetreders.
- Bevorderen beter gebruik voertuigen en vervoersysteem: Het beste voorbeeld hiervan is het project Transactie. Dit project stimuleert het efficiënter gebruik van het wegvervoer. Ook bij dit project is het bedrijfsleven actief betrokken. Modal shift en Transactie zullen worden samen gevoegd tot één project om op die manier bij bedrijven te kunnen bekijken of het vervoer anders en/of efficiënter kan. Ook in deze nieuwe vorm blijft het bedrijfsleven zeer betrokken.

Zou bij het bevorderen van minder milieubelastende vervoersmiddelen ook niet het belang van de zogenaamde ecotrucks moeten worden benadrukt? (blz. 40).

Ecotrucks of wel langere en/of zwaardere vrachtwagens kunnen een bijdrage leveren in het verminderen van de schadelijke uitstoot en de reductie van het aantal voertuigkilometers. Mede op basis van aanvullend onderzoek naar de verkeersveiligheidsaspecten van dit type voertuigen, heb ik onlangs besloten in te stemmen met de uitvoering van een beperkt aantal praktijkproeven met langere en/of zwaardere vrachtwagens in het aan- en uitrijden van intermodaal vervoer. Met deze toepassing wordt tevens een bijdrage geleverd aan de stimulering van het intermodaal vervoer. Deze proeven vinden plaats onder stringente vastgelegde voorwaarden en zullen na 2 jaar worden geëvalueerd. Over de voortgang, de resultaten van deze proeven en de gevolgen voor mijn beleid zal ik u ter zijner tijd nader informeren.

132

Welke bedragen zijn naar verwachting gemoeid met de bevordering van nieuwe technieken in het vervoer? (blz. 40).

Er is niet op voorhand een standaard bedrag te noemen voor bevordering van nieuwe technieken in het vervoer. Het bedrag is namelijk afhankelijk van de rol die de overheid kiest (zie antwoord vraag 154) en de omvang van het pakket van nieuwe technieken. Zo is forcering via regelgeving veelal goedkoper, ook voor de samenleving, dan subsidiëring of (mede)-financiering door de overheid.

Er is wel ervaring opgedaan met stimuleringsprogramma's voor nieuwe technologie. De programma's die zijn uitgevoerd voor de introductie en stimulering van schone en zuinige technologie (SSZ) beliepen doorgaans enkele miljoenen guldens.

133

Welke prioriteit krijgen maatregelen om fietsgebruik te stimuleren en welke middelen worden hiervoor ingezet? (blz. 41).

Maatregelen om fietsgebruik te stimuleren verdienen m.i. hoge prioriteit. In welke mate middelen hiervoor worden ingezet vormt een punt van overleg tussen de rijksoverheid, VNG, IPO en SKVV. Zie ook het antwoord op vraag 62.

134

Hoe beziet de regering het idee om een integrale ruimtelijke gebiedsvisie als vertrekpunt te nemen voor een tracéstudie? (blz. 42).

Een integrale ruimtelijke gebiedsvisie zal een goede inpassing van nieuwe nationale infrastructuur bevorderen en daardoor bijdragen aan de totale kwaliteit van het betreffende gebied. De effecten van de aanleg van infrastructuur op dat gebied kunnen dan in een bredere context worden afgewogen en de mogelijkheden tot synergie met andere ontwikkelingen in het gebied kunnen worden benut. Het Rijk heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid (zie antwoord vraag 118) en zal wanneer dit gezien de aard en het karakter van het gebied geboden is, ook zelf het initiatief hiertoe nemen.

135

Is de regering reeds bezig met ontwikkeling van een integrale visie ten aanzien van inpassing? (blz. 42).

Ja. Het is de bedoeling dat de brief met het kabinetsstandpunt over de inpassing van infrastructuur u medio dit jaar bereikt.

136

Welke conclusies worden getrokken uit het feit dat de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid veel groter zijn dan die van congestie? (blz. 43).

Uit het vergelijken van de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid met de kosten van congestie, heb ik één belangrijke conclusie getrokken: de verkeersonveiligheid is absoluut een groot probleem en het is terecht dat het verkeersveiligheidsbeleid aandacht krijgt.

Helaas zijn niet alle kosten van voor verkeersonveiligheid te vermijden. In samenwerking met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV) doe ik onderzoek naar de kosten en baten van maatregelen ter bestrijding van verkeersonveiligheid. Ik sluit zeker niet uit dat de

uitkomst van dit onderzoek in een later stadium gebruikt zal worden om investeringen te onderbouwen.

137

Hoe zouden in het kader van «de gebruiker betaalt» de maatschappelijke kosten van verkeersongelukken (11,5 miljard per jaar) kunnen worden doorberekend? (blz. 43).

Over het eventueel doorberekenen van deze kosten heb ik onlangs advies gevraagd aan de S.E.R.. Naar verwachting ontvang ik medio 1999 dit advies. Een afschrift daarvan zal ik de Tweede Kamer doen toekomen.

138

Welk deel van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen is toe te schrijven aan het autoverkeer? (blz. 43).

Bij de berekening van deze kosten is geen onderverdeling naar soorten voertuig gemaakt. Toerekening van kosten aan verkeerssoorten is overigens lastig omdat het, bij ongevallen waar meerdere verkeerssoorten bij betrokken zijn, inzicht veronderstelt in wie de veroorzaker van het ongeval is. Wel is bekend voor welk deel het medische en materiele kosten zijn en kosten van produktieverlies, afhandelingskosten en preventiekosten.

139

Welke «aanzienlijke beleidsinspanning» kan zorgen dat de verkeersveiligheidsstreefbeelden voor 2010 alsnog worden gehaald? Hoever is de regering bereid hierin te gaan? Dienen de streefbeelden te worden bijgesteld? (blz. 43).

Het niveau van veiligheid dat wordt geambieerd voor 2010 is verwoord in het SVVII en uitgedrukt in absolute aantallen doden en gewonden. In aanvulling op dit streefbeeld zou in het NVVP een nadere specificatie naar regio, wegtype en/of doelgroep, kunnen passen in de vorm van regionale streefbeelden en risiconormen. Door het bepalen van risico's en verwachte aantallen doden en gewonden, ontstaat per regio, wegtype en/of doelgroep een beter inzicht in de verkeersonveiligheid. Dit inzicht helpt om de best passende maatregelen te nemen en de verkeersveiligheid te vergroten. In de totstandkoming van het NVVP moet blijken welke beleidsinspanning mogelijk is.

140

De vergrijzing heeft een belangrijk aandeel in een toenemende verkeersonveiligheid. Welke consequenties worden hieruit getrokken voor het beleid? (blz. 43).

Voorlopig meen ik dat een aanpak volgens de uitgangspunten van Duurzaam veilig de beste manier is om de mogelijk negatieve gevolgen op te vangen. Daarbij gaat het met name om het verder toepassen van onderscheid tussen verblijfsgebieden en stroomwegen, en de eenduidige inrichting van verschillende wegtypen, toegesneden op het beoogde gebruik.

Daarnaast wacht ik met belangstelling de initiatieven af die vanuit Brussel afkomstig zullen zijn op het gebied van een mogelijke verlaging van de leeftijdsgrens voor herkeuring inzake de rijvaardigheid. Indien deze initiatieven de vorm krijgen van een richtlijn, zal ik hier uiteraard mijn beleid op aanpassen.

141

Wat is de visie van de regering op de coördinerende rol van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake verkeersveiligheid? In hoeverre behoudt de regering haar coördinerende rol op dit gebied? (blz. 43).

Rijk, provincie en gemeenten zijn gezamenlijk bestuurlijk verantwoordelijk voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. In het kader van de hiervoor noodzakelijke samenwerking draagt de provincie de primaire verantwoordelijkheid voor de beleidscoördinatie binnen de provinciegrenzen. De provincie initieert het regionaal bestuurlijk overleg. Het rijk, met name de minister van VenW, is verantwoordelijk voor de landelijke beleidscoördinatie en initieert jaarlijks het centraal bestuurlijk overleg verkeersveiligheid tussen minister, bestuur IPO, VNG en Unie van Waterschappen. De minister van VenW stelt middelen ter beschikking voor de uitvoering van het verkeer en vervoerbeleid, zorgt ervoor dat decentraal verzamelde kennis voor alle overheden centraal beschikbaar komt, en initieert de monitoring en evaluatie van de uitvoering van het beleid i.s.m. provincie en gemeente.

142

Welke initiatieven worden ontplooid om te komen tot een (intensievere) toepassing van publiek private samenwerking? (blz. 43).

De prioriteitsstelling in het MIT 1999–2003 tot 2010 en de ontwikkelingen rond de HSL-Zuid en de Betuweroute hebben geleid tot een groot aantal initiatieven op het gebied van publiek private samenwerking. Mede op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met het kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën een MIT-scan uitgevoerd, die heeft geleid tot een lijst van 15 projecten op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Deze lijst van projecten, die in april als onderdeel van de voortgangsrapportage PPS naar de Tweede Kamer is gestuurd, bestaat uit projecten in verschillende fasen en uit verschillende sectoren. Hiermee kan een zo groot mogelijk leereffect worden bereikt. Zo wordt bij de A4 MiddenDelfland de mogelijkheid van concessieverlening met volledige private financiering onderzocht, wordt bij de A59 en N11 de mogelijkheid van versnelde aanleg met behulp van pps nagegaan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de komende periode de nadruk leggen op de mogelijkheden van publiek private samenwerking bij de geselecteerde projecten, maar ook nieuwe initiatieven zullen serieus worden onderzocht.

143

Welk niveau van veiligheid wordt geambieerd? (blz. 44).

Zie het antwoord op vraag 139.

144

Nagenoeg alle gemeenten hebben in het kader van «duurzaam veilig» plannen ingediend ter subsidiëring. Heeft dit consequenties voor de selectie van de ingediende projecten? Heeft het aantal aanvragen consequenties voor de mate waarin financiële middelen ter beschikking zullen worden gesteld? (blz. 44).

De subsidieaanvragen voor maatregelen in verband met de invoering van «bromfiets op de rijbaan», «voorrang op verkeersaders» en «voorrang fietser van rechts» passen precies binnen het beschikbare budget. De aanvragen voor 30 km- en 60 km-projecten gaan de beschikbare budgetten echter ver te boven. Met de mogelijkheid van overintekening was al rekening gehouden in het convenant «Startprogramma Duurzaam Veilig», dat op 15 december 1997, met het Interprovinciaal Overleg, de

Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten gesloten werd. Bij de toedeling van de subsidies zijn dus de daarin opgenomen verdeelsleutels gehanteerd. Het huidige MIT biedt geen ruimte om extra budget voor dit doel beschikbaar te stellen.

145

Handhaving is een belangrijk aspect van het verkeersveiligheidsbeleid. De discussie over bestuurlijke boetes is «al geruime tijd gaande». Op welke wijze bevordert de minister van Verkeer en Waterstaat dat in deze discussie voortgang wordt geboekt? (blz. 44).

Het vorige kabinet heeft in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van een Interdepartementaal beleidsonderzoek naar het verkeerstoezicht (rapport Tijd voor Toezicht) onder meer besloten tot een nader onderzoek naar de organisatorische en financiële aspecten van bestuurlijke handhaving van bepaalde verkeersovertredingen (Kamerstukken II, 1997–1998, 25 846, nr. 1H). Dit onderzoek zal in de tweede helft van 1999 zijn afgerond.

Onder voorzitterschap van het ministerie van Justitie functioneren een stuurgroep en een projectgroep, die de uitwerking van het genoemde kabinetsstandpunt begeleiden. In beide gremia is het ministerie van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd. Op deze wijze bevordert ik de aandacht voor dit onderwerp zonder dat ik hierin zelf het voortouw zal nemen.

146

Wanneer verwacht de regering uitkomsten te kunnen melden ten aanzien van de discussies met betrekking tot duurzame veiligheid? (blz. 44).

In het convenant «Startprogramma Duurzaam Veilig» is afgesproken dat in de loop van het jaar 2000 besluitvorming plaatsvindt over de realisatie van Duurzaam Veilig op langere termijn.

147

In hoeverre kiest de regering in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid nu voor de «risicobenadering»? (blz. 44).

In de voortgangsrapportage van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002 (Den Haag, 2 juli 1998), is reeds aangekondigd en toegelicht: «De risicobenadering op het gebied van verkeersveiligheid als extra sturingsinstrument zal nader worden uitgewerkt.»

148

Verdient het geen aanbeveling om bij de illustratie van de filestroken een correcte spelling van het Nederlands te hanteren? (blz. 44).

Ja, in de tweede druk van de nota is dit dan ook gebeurd.

149

Waarom is de discussie over bestuurlijke handhaving van lichte verkeersovertredingen reeds enige tijd gaande, zonder kennelijk tot maatregelen te leiden? (blz. 44).

Zie het antwoord op vraag 145.

150

Is het de bedoeling risiconormering per weggedeelte te maken tot een wettelijke verplichting? Blijven de absolute taakstellingen bestaan? (blz. 45).

Denkbaar is dat risiconormering plaats zal vinden per wegtype, per doelgroep en/of per voertuigtype. Indien invoering per wegtype zal plaatsvinden, ligt het in de rede om aan te sluiten bij de categorisering van wegen zoals deze in het kader van Duurzaam Veilig tot stand komt. Aan een wettelijke verplichting wordt vooralsnog niet gedacht. Invoering van risiconormering is goed mogelijk zonder de absolute taakstelling zoals deze in het SVVI is verwoord, los te laten.

151

Wordt het veiligheidsniveau in de risiconormering bepaald in absolute aantallen? Zo nee, hoe dan wel? (blz. 45).

Het veiligheidsniveau in de risiconormering kan beschreven worden in termen van een maximaal aanvaardbaar risico op doden en/of gewonden per motorvoertuigkilometer of per 100 000 inwoners. Op dit moment wordt nog onderzoek gedaan naar de meest geschikte maat hiervoor en naar wat op dit moment de risico's in Nederland zijn.

152

«Met de toenemende marktwerking op het spoor zal de overheid duidelijk moeten maken welk veiligheidsniveau van de vervoerders wordt verwacht». Kan een overzicht worden gegeven van de huidige verdeling van de verantwoordelijkheden van overheid en vervoerders op het terrein van veiligheidsvoorzieningen op het spoor? (blz. 45).

De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de veiligheid van de infrastructuur (spoorwegen, bovenbouw, kunstwerken, installaties enz) van het spoorwegnet en voor het veiligheidskader voor het verkeer over dat net. Tevens geeft de overheid ten aanzien van de vervoerder het kader aan van veiligheidseisen waaraan rollend materieel (technische eisen), personeel (kennis en ervaring), operationele zaken (verkeer en vervoer) en bedrijfsvoering moeten voldoen. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om te zorgen dat zijn materieel en personeel aan de criteria voldoen en dat de operationele veiligheidseisen worden nageleefd. Ter meerdere zekerheid van de naleving van e.e.a. wordt tevens vereist dat de vervoerder binnen zijn organisatie een veiligheidssysteem hanteert, waarmee onder meer de interne verantwoordelijkheden op veiligheidsgebied duidelijk worden gemaakt. Bovendien dient in de organisatie van de vervoerder de functie van veiligheidsfunctionaris te zijn ingebed.

153

Op blz. 45 wordt inzake verkeersveiligheid gesproken van het «langs de lijn» blijven staan van sommige overheden. Zijn hiervan concrete voorbeelden te geven? Bestaat in de regio voldoende aandacht voor het veiligheidsbeleid? (blz. 45).

Wat betreft het langs de lijn blijven staan van sommige overheden zijn tijdens de tussentijdse evaluatie van het Decentralisatie Akkoord Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid leerpunten gesignaleerd. Met het ontstaan en het bestuurlijk positioneren van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV) is de bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid toegenomen. De betrokkenheid van de gemeenten bij de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid liet de wensen over. Gemeenten zijn wel degelijk actief op het terrein van verkeersveiligheid maar de samenwerking in ROV-verband was voor verbetering vatbaar. Hier is ook een rol weggelegd voor de provincie. Naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie zijn aanvullende afspraken gemaakt om o.a. dit te verbeteren (brief aan de TK 11 dec 1997). Meer dan de helft van de gemeenten heeft een beleidsplan verkeersveiligheid. De grote gemeenten hebben echter vaker uitvoerings-

programma's dan de kleine gemeenten. Een probleem bij versnelde besluitvorming is dat verkeersveiligheid vaak geen rol speelt (niet integraal wordt meegenomen).

154

Welke rol speelt de overheid bij de ontwikkeling van technologische innovaties? Hoe worden technologische innovaties verder gestimuleerd? (blz. 46).

Er is geen sprake van een generieke rol met betrekking tot technologische innovaties. De overheid vervult diverse rollen ter ontwikkeling van technologische innovaties: van, monitoren, kader scheppen tot en met een actieve rol als opdrachtgevend participant bij onderzoek en ontwikkeling en eventueel uitvoering.

Voorbeelden zijn o.a. forcerend via regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid of stimulerend via subsidiëring zoals bij het SSZ (Stiller, Schoner, Zuiniger) programma. De keuze is mede afhankelijk van de feitelijke technologische innovatie en de ontwikkelingsfase waarin deze verkeert (van embryonaal tot implementeerbaar).

Ook door een aanbestedbeleid waarbij voldoende vrijheidsgraden worden gelaten aan marktpartijen, kunnen innovaties worden gestimuleerd, het zgn. Innovatieve aanbesteden. Dit is door het kabinet in de clusterbrief d.d. 8 september 1997 geïntroduceerd.

155

Wanneer valt automatische voertuiggeleiding te verwachten voor vrachtauto's? (blz. 47).

Automatische voertuiggeleiding (AVG) kent verschillende gradaties. Er zijn de rijtaakondersteunende AVG-technologieën die slechts delen van de rijtaak geautomatiseerd uitvoeren. Hierbij moet men denken aan intelligente cruisecontrol en antibotssensoren die de afstand van het voertuig met zijn omgeving bewaken. Deze toepassingen beginnen vooral in Japan al op de markt te komen.

Voor totaal geautomatiseerde voertuigen kan in de eerste plaats worden gedacht aan AVG in gesloten gebieden, zoals de AVG bij ECT die nu al operationeel is en de ontwikkelingen van een Ondergronds Logistiek Systeem dat in het gunstigste geval over zo'n 7 jaar operationeel zou kunnen zijn. Voor wat betreft totaal geautomatiseerde voertuigen/vrachtwagens die zich kunnen mengen met het normale verkeer op de openbare weg zijn er op dit moment nog te veel onzekerheden met betrekking tot de veiligheid, aansprakelijkheden en de wenselijkheid. De komende jaren zal er nog veel onderzoek moeten worden gedaan om hier meer inzicht in te krijgen, evenals in de vraag of dit leidt tot aparte infrastructuurgebonden voorzieningen en wie die dan moet realiseren. De meest waarschijnlijke ontwikkeling is dat er een geleidelijk groeipad zal ontstaan van steeds verder gaande automatisering. De snelheid daarvan is moeilijk aan te geven maar totale automatisering in vrachtauto's in deze vorm is de komende 10 jaar zeker niet te verwachten.

156

Hoe kan meer prioriteit worden gegeven aan ondergronds transport? (blz. 47).

Binnenkort kan de tweede Voortgangsrapportage van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) worden verwacht. Diverse haalbaarheidsstudies hebben eerste voortgangresultaten opgeleverd die hierin behandeld worden, waaronder op het gebied van stedelijke distributie (OLS-Leiden, Utrecht), regionale

distributie (OLS-Knooppunt Arnhem Nijmegen), industriële toepassing (OLS-Aalsmeer Schiphol Hoofddorp en OLS-ZuidLimburg). Ook voor traditioneel buisleidingvervoer lopen diverse haalbaarheidsstudies zoals de Ethyleenleiding naar het Noorden en de haalbaarheidsstudie Multi Core Pijpleiding Rotterdam. Het Multi Core concept (meerdere buisleidingen gebundeld) is een door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam uitgedacht organisatorisch concept om het transport via buisleidingen aantrekkelijk te maken. Deze studies zullen in de komende maanden worden afgerond. Naar verwachting zal dit nog dit jaar leiden tot aanbevelingen om enkele studies voort te zetten in de vorm van een definitiestudie. Als de stichting OLS-Aalsmeer Schiphol Hoofddorp later dit jaar met een concreet businessplan komt, kan de Rijksoverheid besluiten over de wijze van betrokkenheid bij de realisatie van het project. Dan wordt ook duidelijk in hoeverre financiële participatie van de Rijksoverheid bij deze vorm van infrastructuur gevraagd wordt. Op basis van de resultaten van onderzoeken en haalbaarheidsstudies zal het uiteindelijk medio 2000 mogelijk zijn om de afweging te maken welke plaats OTB verdient in de relevante beleidskaders van het Rijk voor de toekomst.

157

Voor wat betreft het goederenvervoer per spoor lijkt het erop dat de nota dit vooral op de Betuweroute ziet plaatsvinden. Is het juist dat de regering geen/nauwelijks een andere rol meer ziet voor het goederenvervoer per spoor dan het onderhouden van een achterlandverbinding tussen Rotterdam en Duitsland? (blz. 47).

Dit is zeker niet het geval. Het beleid is erop gericht om het goederenvervoer over de rails in heel Nederland te versterken, dus niet alleen over de Betuweroute. Daarom kunnen bedrijven aanspraak maken op subsidie om aangesloten te worden op het spoornetwerk en worden tevens subsidies verstrekt om de aanleg van intermodale terminals te stimuleren. Voorts zijn veel inspanningen gericht op de liberalisering van het vervoer per spoor. In Nederland hebben zich twee nieuwe spoorwagondernemingen aangediend. De eerste is ACTS (Afzet Container Transport Systeem), dat intermodaal huisvuilcontainers vervoert van Groningen naar Wijster. Dit jaar neemt ACTS ook de containertrein tussen Rotterdam en het Railservice Centrum Groningen van NS-Cargo over. De tweede nieuwkomer is Shortlines, die vorig jaar nieuw leven heeft geblazen in het vervoer van containers tussen Rotterdam en Limburg, een dienstverlening waarmee NS-Cargo in het begin van de jaren negentig was gestopt.

158

Welke ontwikkelingen zijn er in de overslagtechnologie voor multimodaal transport? (blz. 47).

In het technologiebeleid op het gebied van goederenvervoer neemt het onderwerp innovatieve overslagtechnieken ten behoeve van de bevordering van het intermodale en multimodale transport een belangrijke plaats in. Belangrijke voorwaarde bij dit beleid is echter wel dat de markt het moet willen en kunnen doen. De overheid speelt vooral een faciliterende rol. De oprichting van het kenniscentrum voor verkeer en vervoer genaamd «Connekt», waar in PPS-verband wordt gewerkt aan onder meer technologische innovatie, sluit goed aan bij deze rol.

Momenteel loopt het programma FAMAS alwaar een innovatieve ontwikkeling op het gebied van containeroverslag wordt uitgewerkt. Het gaat hier om zowel overslag sea-land (schaalvergroting in de zeevaart leidt tot grotere en snellere overslag) als tot het ontwikkelen van

vergaande geautomatiseerde overslagtechnieken voor binnenvaart en spoor (toepasbaar tot ver in het achterland). Daarnaast wordt gewerkt aan geautomatiseerde transport en overslag-systemen voor o.a. stedelijke distributie. Ook hier gaat het om spoor/binnenvaart een redelijk alternatief te laten worden voor de vrachtauto. Een eerste pilot voor zo'n geautomatiseerd transport en overslagsysteem is momenteel in voorbereiding. Het betreft hier het Ondergronds Logistiek Systeem Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp bedoeld voor het vervoer van tijdkritische goederen (luchtvracht + sierteeltproducten) van en naar het spoor. De overslagtechnieken worden uitgetest in een nieuw gereali-seerde testsite bij het kenniscentrum verkeer en vervoer CONNEKT en de TU-Delft.

159

Welke plaats neemt de binnenvaart in als het gaat om technologische innovaties in het goederenwegvervoer? (blz. 47).

Zie het antwoord op vraag 158.

160

Welke innovatieve distributievoertuigen zijn er ontwikkeld? (blz. 47).

Op dit moment zijn of worden in het kader van het door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gesubsidieerde Stimuleringsprogramma Stiller, Schoner, Zuiniger een aantal experimenten met innovatieve distributie-voertuigen uitgevoerd. In een aantal gevallen is al sprake van definitieve toepassingen. Het betreft met name:

- distributietrucks, met zowel een elektrische als diesel aandrijving (Hybride-truck). Worden ingezet in het centrum van Groningen door Expeditie Centrum Groningen BV.
- distributie-trucks, met een LPG motor.
- truck met extra elektromotor met een specifieke toepassing voor passage door een woonwijk.
- Er wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van zeer speciaal Stedelijk Distributie Voertuig in de 7,5 tons klasse. Deze zal voorzien zijn van een LPG motor en een lage laadvloer voor snel laden en lossen. Veel aandacht wordt besteed aan het snel, efficiënt met zo weinig mogelijk overlast voor de omgeving bevoorraden van de binnenstad. Een prototype van dit voertuig zal waarschijnlijk in 2000 op de bedrijfsauto-RAI te bezichtigen zijn.

161

Op welke termijn is invoering van een landelijk dekkend beprijzings-systeem mogelijk? Kan dit aparte tolheffing per nieuw weggedeelte, zoals nu ter discussie bij PPS, overbodig maken? (blz. 48).

De invoeringstermijn van een landelijk dekkend beprijzingssysteem is afhankelijk van veel factoren, zoals wetgeving, registratie- en handhavings-techniek, politiek-bestuurlijke besluitvorming en de eisen die het tariefs-systeem stelt.

De techniek om betalen per kilometer mogelijk te maken bestaat. Op dit moment wordt verkennend onderzoek uitgevoerd naar welke technieken toegepast kunnen worden, aan welke invoeringstermijn, eventueel gefaseerd, gedacht moet worden en wat voor invoeringsstrategie mogelijk is. Er dienen zich steeds meer ontwikkelingen aan, die erop wijzen dat betaald rijden, als onderdeel van een breder concept, binnen 5 à 10 jaar werkelijkheid kan worden.

Het is mogelijk te beginnen met een vaste heffing per kilometer die met behulp van een «verbeterde» kilometerteller wordt bijgehouden en één maal per jaar uitgelezen. In een volgende fase kan gedacht worden aan

heffingen die naar tijd en plaats variabel zijn. Daarvoor moet communicatie tussen voertuig en «de wal» aanwezig zijn.

Eén van de grootste technische problemen is het op een fraudebestendige wijze uitrusten van het bestaande wagenpark met dergelijke apparatuur. Op dit moment kan nog niet aangegeven worden wanneer een dergelijk systeem operationeel zou kunnen zijn. Dit is zoals eerder aangegeven niet alleen afhankelijk van het technische traject.

Een landelijk beprijzingsstelsel betekent niet dat er geen PPS-constructies mogelijk zijn. Het is ook het streven om de private sector meer te betrekken bij aanleg en exploitatie van infrastructuur. Betalen per kilometer heeft als basis het reguleren van de schaarste en het doorberekenen van maatschappelijke kosten. Financiering van infrastructuur zou een toegevoegd element kunnen zijn, dat om redenen van efficiency in het beprijzingsstelsel wordt geïnd, maar doorgegeven wordt aan de (publiek-private) exploitatiemaatschappij.

162

Hoe staat de regering tegenover regionale differentiatie van een kilometerheffing naar stedelijk gebied en platteland, aangezien op het platteland autogebruik eerder noodzakelijk is dan in stedelijk gebied met openbaar vervoer voorzieningen? (blz. 48).

Zie het antwoord op vraag 94.

163

Kan uitgelegd worden waarom internalisering van alle kosten bij het treingoederenvervoer niet volledig doorgerekend wordt? Wanneer de «onzichtbare hand van de markt» wil dat goederen per trein vervoerd worden, dan gebeurt dat toch ondanks de doorrekening? Of kun je concluderen dat na doorrekening de klant de goederen niet echt per trein wil vervoeren? In hoeverre gaat in de toekomst met twee of meer maten gemeten worden? (blz. 49).

Indien er sprake is van een perfecte marktwerking en doorberekening van alle kosten, ontstaat een maatschappelijk en welvaartseconomisch optimum, waarbij de «onzichtbare hand van de markt» zijn werk kan verrichten.

Thans is er (nog) sprake van aanzienlijke marktimperfecties, internationale afstemmingsproblemen, onvoldoende concurrentie/mededinging (bij het spoor) en ongelijke concurrentiekracht tussen de diverse vervoerswijzen. Het is daarom gewenst c.q. noodzakelijk dat de overheid zorg draagt voor fasering van maatregelen en het scheppen van de juiste condities, waarin een goede marktwerking tot stand kan komen. Dan past het niet om met meerdere maten te meten.

164

Prijzen maken zichtbaar wat mensen echt willen. Wanneer alle kosten van het onderwijs of openbaar vervoer doorgerekend zouden worden in de prijs, dan zullen velen dit niet meer kunnen betalen. Is daarmee bewezen dat de mensen dan geen onderwijs of openbaar vervoer willen? (blz. 49).

Doorberekening van alle kosten (met inbegrip van schaarste), zou er toe kunnen leiden dat bepaalde groepen in de samenleving belemmerd zouden kunnen worden bij het gebruik van voorzieningen. Waar dat onverhoopt zou blijken voor jeugdigen of andere minder draagkrachtigen, liggen compenserende maatregelen voor de hand.

165

Kan de regering een gedegen kwantitatieve specificatie geven van genoemde effecten van het prijsmechanisme zoals opgenomen in het

Onderliggend onderzoek

Het variabilisatiescenario zoals weergegeven in de Perspectievennota op de blz. 52 en 53 betreft een variant die (naast overigens andere varianten) is doorgerekend door het onderzoeksbureau MuConsult met behulp van een «elasticiteitenmodel» dat eerder in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer door de betreffende consultant is ontwikkeld met als doel de effecten van grotere prijsveranderingen beter te kunnen doorrekenen.

Bedragen per kilometer

In het genoemde rapport zijn 4 varianten doorgerekend. De in de Perspectievennota beschreven variant betreft variant C, een gedifferentieerde kilometerheffing naar gewichtsklassen, waarbij de MRB, de BPM en de BTW over de BPM volledig variabel gemaakt wordt op basis van het totaal jaarkilometrage van de gemiddelde auto (ca. 17 000 km). Dit resulteerde in de volgende km-heffingen per klasse (de klassificatie is voor de berekeningen vrij grof gehouden uit praktische overwegingen). Bij een verdere uitwerking zal hier een fijnere berekening gemaakt moeten worden.

Klasse	tarief per kilometer	jaarbedrag bij 17 000 km
auto's tot 851 kg	8cent	1 360,-
auto's zwaarder dan 850 tot 1251 kg	14 cent	2380,-
auto's zwaarder dan 1250 kg	20 cent	3 400,-

Voor het berekenen van het maximaal te variabiliseren bedrag is de BPM over 8 jaar afgeschreven
Dit leidt tot de volgende berekeningen:

	Lichte auto	auto in zware klasse
BPM incl. BTW bij aanschaf	ca. 6 500,-	ca. 16 500,-
(bij catalogusprijs 25 000,-)	(bij catalogusprijs 60 000,-)	
BPM per jaar (8jr)	812,-	2 100,-
MRB per jaar (benzine auto 1998)	400,-	1 300,-
Totaal te variabiliseren	1 212,-	3 400,-

Effecten in verhouding tot eerdere onderzoeken (RIVM)

In eerdere (globale) verkenningen naar de effecten van brandstofheffingen zijn o.a. scenario's berekend gebaseerd op een toename van de brandstof accijnzen met 150% en 300% (RIVM, 1996). Deze verhoging betekent een toename van de variabele autokosten van respectievelijk 9 en 16 cent per kilometer. Het autogebruik daalt volgens de betreffende berekeningen met respectievelijk 4 en 6,5% en het brandstofgebruik met respectievelijk 6 en 9,5%.

Deze uitkomsten zijn in lijn met hetgeen in de Perspectievennota uiteengezet is op basis van het MuConsult-rapport van 1998, rekening houdend met het feit dat een kilometerheffing effectiever is op de reductie van het aantal gereden kilometers en dat een brandstofheffing met name het brandstofgebruik reduceert. Door aanschaf van zuiniger auto's is het

kilometereffect daardoor relatief geringer. Ook uit de RIVM berekeningen blijkt dat door variabilisatie ook het autobezit afneemt.

166

Hoe denkt de regering een zogenaamd level playing-field te bewaren tussen de modaliteiten bij het gefaseerd invoeren van beprijzing? (Infraheffing op het spoor is bijvoorbeeld sneller geregeld dan variabilisering van de autokosten.) Op basis waarvan wordt de overgang tussen benutten en bouwen gemaakt? (blz. 49).

Er is op dit moment geen sprake van een level playing field tussen vervoersmodaliteiten: het openbaar vervoer en het goederenvervoer per spoor wordt gesubsidieerd terwijl het individuele wegverkeer per saldo bijdrage levert aan de algemene middelen van de Rijksoverheid. Het laten ontstaan en bewaren van een zgn level playing field betekent dat bij de verschillende modaliteiten de kosten op een zelfde wijze worden doorberekend in de prijs. Dat zou kunnen leiden tot verschuivingen in de modal split, die beleidsmatig ongewenst zijn. Het creëren van een level playing field dient derhalve stapsgewijze en met een zodanige voorzichtigheid te geschieden dat elke vervoersmodaliteit tijdens het proces voldoende ruimte krijgt om zijn concurrentiepositie aan de veranderende verhoudingen aan te passen en zijn concurrentiekracht te verbeteren.

167

Ziet de regering het prijsbeleid allereerst als een korte-termijnoplossing of als een lange-termijnoplossing? Welke ander instrumentarium ontwikkelt het ministerie voor de toekomst? (blz. 49).

Prijsbeleid is een verzamelnaam voor een aantal instrumenten zoals accijnzen, fiscale maatregelen rond het reiskostenforfait en de autokostenfictie, rekening rijden en ook betalen per kilometer. Een aantal van die instrumenten wordt nu reeds volop ingezet en is op korte termijn aan te passen. Andere instrumenten hebben meer tijd nodig om ontwikkeld en ingezet te worden. Betalen per kilometer is hiervan een goed voorbeeld. Afhankelijk van de mate van complexiteit van tariefstelling en innings-techniek is dit een instrument voor de middellange en lange termijn.

Prijsbeleid is één element van de instrumentenmix die in verkeer en vervoer ingezet kan worden. Andere onderwerpen die uitgewerkt worden, zijn een verbeterde technologie zowel in het voertuig als langs de weg en het verbeteren van de benutting van infrastructuur door technische en organisatorische maatregelen. Daarnaast zal ook in de toekomst geïnvesteerd blijven worden in infrastructuur. Voorts is ook in de toekomst regelgeving een wezenlijk onderdeel van het instrumentarium, bijv. t.a.v. emissies.

168

In hoeverre kan het prijsmechanisme werken, indien er nog niet werkelijk sprake is van een markt (met alternatieve vervoersvormen, etc.)? (blz. 49).

Het prijsmechanisme heeft zijn optimale werking wanneer er sprake is van marktconforme verhoudingen zowel aan de vraagzijde als aan de aanbodzijde. Het prijsmechanisme kan echter ook in een onvolledige markt een rol vervullen bij het reguleren van gedrag en het kan dienen als middel om de voorkeuren van de consumenten duidelijk te maken. In een marktconforme situatie zal dat echter leiden tot veranderingen in het aanbod. Waar de overheid verantwoordelijk is voor het aanbod gaat dit niet automatisch, maar de overheid kan bij zijn beslissingen wel de behoeften zoals die zich daadwerkelijk voordoen in aanmerking nemen, d.w.z. marktconform trachten te handelen. Daarnaast is het prijsmecha-

nisme een goed instrument om de externe kosten van mobiliteit in rekening te brengen bij de gebruiker in plaats van bij het algemene publiek. Tenslotte kunnen door het inzichtelijk maken van de geldstromen betere afwegingen bij zowel consument als overheid gemaakt worden t.a.v. het gebruik, resp. investeringen ten bate van verschillende vervoersmodaliteiten. In zoverre ongewenste effecten op zouden treden als gevolg van het ontbreken van een werkelijke vervoersmarkt, dient hiervoor gecompenseerd te worden.

169

In de nota wordt uitgebreid stilgestaan bij decentralisatie en de noodzakelijke aansluiting bij de regionale vervoersmarkt. Worden in dit verband ook nieuwe vormen van regionale samenwerking overwogen? Zijn er internationale voorbeelden, zoals in Leicester (Engeland), die navolging verdienen? (blz. 50).

De decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid heeft zich primair gericht op provincies, gemeenten en Kaderwetgebieden als democratisch gelegitimeerde bestuurslagen. Het staat deze overheden vrij om hun taken en bevoegdheden te organiseren, zoals ze dat zelf het beste achten. Het voorbeeld van Leicester betreft een stadsregionale aanpak, welke met interesse wordt gevolgd. Voor zover V&W een dergelijke aanpak zou willen stimuleren, zal dat slechts gebeuren door een dergelijk voorbeeld onder de aandacht te brengen van de decentrale overheden. De keuze voor een vergelijkbare aanpak is echter aan de decentrale overheden.

170

Hoe kijkt de regering aan tegen de opvatting van decentrale overheden ten aanzien van een regionale mobiliteitsmarkt? (blz. 50).

In principe is de waarneming, dat het meeste verkeer regionaal van aard is juist. De decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid is mede hierop gebaseerd. Regionale overheden kunnen taken en instrumenten op regionaal niveau, die deze «regionale mobiliteitsmarkt» beïnvloeden, integreren. Het gaat om parkeerbeleid, aanleg en beheer van regionale infrastructuur, invulling van ruimtelijke ordening (waar werkt, woont, winkelt en recreëert men), visie op bouwlocaties regionale milieukwaliteit en regionaal economisch beleid.

Voor de afweging aan regionale overheden ook daadwerkelijk de ruimte te bieden voor eigen heffingen als weergegeven op pagina 50 moeten evenwel ook andere overwegingen op het gebied van financiële verhoudingen worden meegenomen. Ik sta positief tegenover de gedachte dat in situaties van aanleg van nieuwe infrastructuur private of publieke partners kosten kunnen dekken uit inkomsten van specifieke heffingen op gebruik. Dit is onderdeel van het beleid van bijv. pps.

171

Het individu maakt zelf afwegingen tussen de verschillende waarden. Die uit zich in de prijs die hij/zij bereid is te betalen. Kan men zich voorstellen dat er in Nederland een grote groep mensen woont die deze afwegingen niet kan maken aangezien hun inkomsten domweg veel te laag zijn? (blz. 50).

Prijsbeleid heeft niet als oogmerk de prijs van mobiliteit te verhogen ten opzichte van het huidige prijsniveau. Wanneer de prijs van mobiliteit meer tot uitdrukking wordt gebracht in de vorm van variabele kosten i.p.v. vaste kosten (variabilisering) kan dit er toe leiden dat consumenten die weinig maatschappelijk ongewenst mobiliteitsgedrag vertonen, juist een lagere totale rekening voor hun mobiliteit gepresenteerd krijgen in vergelijking met de huidige situatie waarin de vaste lasten de grootste kostenpost zijn.

Overigens verandert dat niets aan de bestaande situatie waarin niet elke inkomensgroep dezelfde mobiliteitsmogelijkheden binnen zijn financiële bereik heeft.

172

«Een betere relatie tussen intensiteit van het gebruik en de te betalen prijs kan worden gelegd door de vaste kosten om te zetten in variabele kosten. Dat kan op twee manieren». Zijn er niet nog andere mogelijkheden? (blz. 51).

De mate waarin het produkt mobiliteit geconsumeerd wordt, wordt in principe uitgedrukt in termen van gereisde afstand. Introductie van een kilometerprijs en/of een verwerking van vaste lasten in de hoogte van de brandstofaccijns zijn derhalve de meest voor de hand liggende manieren om de kosten van mobiliteit te variabiliseren, d.w.z. de kosten direct te koppelen aan de mate van gebruik. Andere, veelal minder accurate manieren zijn echter in principe niet ondenkbaar.

173

«Het prijsinstrument kan op verschillende wijzen vorm krijgen». Waarom is relatief veel aandacht besteed aan hogere variabele prijzen bij autogebruik en minder aan lagere prijzen (financiële prikkels) als gebruik wordt gemaakt van alternatieven als openbaar vervoer, carpoolen, fietsen etc. Kan worden toegelicht of aan positieve prijsprikkels voor alternatieve vervoerswijzen wordt gedacht? (blz. 51).

In de nota heeft het kabinet aangegeven dat in principe de gebruiker alle kosten moeten betalen. Letterlijk staat er: «Bij een volwassen markt is het belangrijk dat de sector zijn eigen broek ophoudt» Voor het verkeer en vervoer geldt dan dat alle kosten worden gedekt door inkomsten (blz. 54).

174

Wat is de stand van zaken met betrekking tot ontwikkeling van technologie voor introductie van een kilometerprijs? (blz. 51).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 161.

175

Er wordt geconstateerd dat de hogere inkomens veel meer autorijden dan de lagere inkomensgroepen. Wanneer de kosten stijgen gaan de hogere inkomens meer betalen, (niet naar verhouding blijkt uit de tekst), maar zij kunnen dat ook. De prijsgevoelige groepen zullen uitwijken naar carpool, fiets en openbaar vervoer. Is dit een openlijk pleidooi voor de tweedeling van de mobiliteit (de rijkere rijden auto, de rest mag iets anders verzinnen)? (blz. 52 en 53).

Nee. Het betoog illustreert slechts dat prijsgevoelige groepen juist voordeel hebben van een specifiek prijsbeleid omdat zij voordeliger afwegingen kunnen maken. Zie zoals het antwoord op vraag 171

176

Van welke bedragen per kilometer gaat de AVV uit bij haar onderzoeken naar variabilisatie? Hoe verhoudt zich dit tot eerder onderzoek van het RIVM? (blz. 52).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 165.

177

«Toekennen van een lagere variabele prijs voor kleine of lichte auto's». Kan worden toegelicht of en zo ja wat het verband is met een mogelijke

Wanneer de prijs gekoppeld wordt aan de werkelijke kosten (inclusief externe kosten) zal dit bij het variabiliseren van prijzen consequenties hebben voor het soort voertuig. Een kleine of lichte auto zal gemiddeld genomen minder externe kosten veroorzaken dan een grote of zware auto. De variabele kosten van een kleine of lichte auto zullen dus lager zijn dan die van een grote of zware auto. De adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft onderzoek gedaan naar de effecten van een variabilisatie. Uit deze ruwe berekeningen blijkt dat het totale autogebruik met minstens 15% vermindert indien MRB en BPM maximaal gevariabiliseerd worden in een kilometerheffing. (Indien alleen de MRB wordt gevariabiliseerd is het effect een vermindering van 5%).

178

Op pagina 53 wordt feitelijk afstand genomen van de realisering van betaalstroken cq. tolwegen. Is dit werkelijk het geval? Zo ja, hoe verdraagt zich dit dan met de uitspraken van de regering bij de laatste begrotings-behandeling? (blz. 53).

Bij betalen per kilometer geldt dat overal op het wegennet een prijs betaald zal moeten worden. De tariefhoogte kan naar tijd en plaats verschillen om een congestiereducerend effect te behalen. Het is mogelijk om per rijstrook een verschillend tarief in te stellen. Daarbij wordt voor een hoger tarief een hogere kwaliteit geboden. Deze vorm van betalen voor gebruik kenmerkt zich door uitgebreide mogelijkheden tot product-differentiatie. Dit is een mogelijkheid op middellange en lange termijn. Betaalstroken zijn bedoeld om de schaarste te reguleren door vrije doostroming te bieden aan die gebruikers die bereid zijn hiervoor te betalen. Onderzoek wijst uit dat de mogelijke opbrengsten niet snel voldoende kunnen zijn om de kosten voor aanleg en exploitatie van extra stroken te dekken en slechts in enkele gevallen opwegen tegen de macro-economische baten.

Momenteel worden mogelijke experimenten met betaalstroken onderzocht. Binnenkort ontvangt de Kamer het standpunt van de minister op basis van dit onderzoek. Door de mogelijkheden voor tariefsdifferentiatie kunnen betaalstroken en de kilometerheffing naar elkaar toegroeien, waarbij er voor verschillende kwaliteit een verschillende prijs betaald moet worden.

Bij tolwegen gaat het over het terugverdienen van de investering via een aan alle gebruiker van de weg op te leggen heffing. De regering nodigt private partijen uit om na te denken over mogelijkheden voor (publiek-) private aanleg en exploitatie van infrastructuur. Daarbij kan een betaling voor gebruik als inkomstenbron dienen. De A4 Midden Delfland is een voorbeeld waarbij publieke en private sector in gezamenlijkheid naar oplossingen zoeken. In een brede aanpak van betaald rijden kunnen dus vele vormen een plaats krijgen.

179

Kan de regering aangeven wat er concreet bedoelt met de zin «Hoge prijzen voor bepaalde wegvakken genereren automatisch inkomsten die kunnen worden besteed aan extra wegcapaciteit»? Hoe verhoudt zich deze passage tot het terugsluizen van de opbrengsten rekeningrijden door middel van lastenverlichting? (blz. 53).

Wanneer vraag en aanbod van mobiliteit op bepaalde wegvakken en/of tijdstippen niet op elkaar aansluiten en dit verschil tot uitdrukking wordt gebracht in een (steeds) hogere prijs voor die specifieke vorm, tijd of plaats van mobiliteit, genereert dit logischerwijs financiële middelen. Deze

kunnen voor een veelvoud aan taken worden aangewend, waaronder in principe ook de financiering van uitbreiding van de infrastructuur. Ook kan er, zoals in het Wetsvoorstel Rekening Rijden, gekozen worden voor een zuiver regulerend effect van de prijs door de opbrengsten terug te sluizen in de vorm van lastenverlichting. In het eerste geval wordt er besloten tot een directere koppeling tussen prijs en aanbod. In het geval van Rekening Rijden wordt die koppeling niet gelegd en is verandering van gedrag (verschuiving van spits naar dal) het enige oogmerk. Beide invullingen zijn in principe mogelijk en kunnen naast elkaar bestaan.

180

«De relatie tussen schaarste en tarieven». Wordt overwogen om de opbrengst van een schaarste regulerende heffing ook in te zetten voor financiële prikkels die ertoe dienen meer gebruik te maken van alternatieven als openbaar vervoer etc.? (blz. 53).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 173.

181

Bij de verschillende vervoersvormen worden de (externe) kosten op verschillende wijze verrekend in het «prijskaartje» (onder ander niet BTW-heffen op het vliegticket). In de nota worden enkele voorbeelden genoemd. Wil de regering de Tweede Kamer een totaaloverzicht van (niet)kostantekening, teneinde beter inzicht te krijgen in (on)nodige verschillen toezenden? (blz. 54).

Zie ook het antwoord op vraag 123.

Momenteel wordt door CE een onderzoek gedaan dat inzicht moet geven in de hoogte van de kosten die gebruikers van modaliteiten zouden moeten betalen indien alle kosten zouden worden doorberekend. Veiligheid is daarin in principe meegenomen.

182

Het effect op de wegen waarop rekeningrijden wordt ingevoerd is 40%, zo stelt de nota. Waarop of op welke onderzoeken is deze aanname gebaseerd? (blz. 54).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 77.

Deze stelling is onderbouwd in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel rekeningrijden (kamerstukken II, 1997/98, 25 816, nr. 3, paragraaf 4.1 en bijlage 1). Voorts mag ik u verwijzen naar de binnenkort gereed zijnde nota naar aanleiding van het verslag rekeningrijden, waarin uitgebreid op dit onderwerp wordt ingegaan.

183

Voor 1993 is berekend dat de personenauto op macroniveau de enige modaliteit is die meer betaalt dan hij aan kosten veroorzaakt. Kan de regering hiervan een specificatie geven wat betreft de laatste stand van zaken? Kan de regering een onderbouwing geven voor het doorberekenen van externe kosten? (blz. 54).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 123.

184

In de Europese Commissie wordt momenteel gepleit voor een kosten-toerekening van de sociale marginale kosten (korte termijn variabele kosten, niet de integrale kosten). In de Perspectievennota wordt voorgesteld dat iedere vervoerwijze zichzelf moet bedruipen, hetgeen betekent dat iedere vervoerwijze zijn eigen integrale kosten draagt. In hoeverre

strijdt het nationaal en het Europees beleid met elkaar op dit punt? Welke consequenties kan dit voor het nationale beleid hebben? (blz. 54).

In de Perspectievennota wordt gepleit voor een beter werkend prijsmechanisme door variabilisatie en differentiatie van de prijs van mobiliteit. De motivatie in de Perspectievennota voor de inzet van deze prijsinstrumenten wordt vooral gezocht in het eerlijker en efficiënter organiseren van de vervoermarkt. Enerzijds om de reiziger en weggebruiker effectiever te confronteren met de prijsprikkel (variabilisatie) en anderzijds om eerlijker de kosten toe te rekenen aan de gebruiker/vervuiler (differentiatie). Daarmee sluit betalen voor mobiliteit en voor externe kosten aan bij de Europese discussie hierover.

Zoals de Europese Commissie in haar Witboek «Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik» aangeeft, zullen in de praktijk ook bij het hanteren van het marginale kostenprincipe voldoende inkomsten worden gegenereerd om de kapitaalkosten van de infrastructuur te financieren. Verder laat de Commissie in het Witboek de ruimte om bij nieuwe projecten een hoger heffingsniveau op te leggen dan het niveau dat alleen de marginale kosten weerspiegelt.

185

Is het mogelijk een voor het brede publiek inzichtelijk overzicht te geven van de interne en externe kosten voor de verschillende modaliteiten? (blz. 54).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 123.

186

In 1993 is de auto de enige modaliteit die meer betaalt dan hij kost. De conclusie die daaruit getrokken dreigt te worden is dat andere modaliteiten een hoger prijskaartje moeten gaan betalen. Maar zouden ten aanzien van mobiliteit niet juist andere criteria gehanteerd moeten worden dan marktcriteria (bijvoorbeeld vanwege milieubeleid, sociale rechtvaardigheid etc)? (blz. 54).

Zou er sprake zijn van een perfect werkende markt dan zouden de prijzen alle collectieve waarden uitdrukken. De bemoeienis van de overheid zou sterk kunnen afnemen. Echter juist omdat de overheid publieke belangen dient te behartigen zal zij randvoorwaarden moeten formuleren om te zorgen dat milieubeleid, sociale rechtvaardigheid, verkeersveiligheid ect. in de prijs tot uitdrukking komen. Inderdaad zal de overheid dus maatschappelijke criteria hanteren, maar prijsbeleid kan een goed middel zijn om deze effectief tot uitdrukking te brengen.

187

Zijn bij de berekening van de externe kosten van de personenauto ook de verkeersveiligheidskosten meeberekend? (blz. 54).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 123.

188

Wat moet worden verstaan onder «een volwassen vervoersmarkt»? (blz. 55).

Onder een volwassen vervoersmarkt wordt in dit kader verstaan dat bij de afweging tussen verschillende vervoersmodaliteiten in principe zowel alle interne als externe kosten – en opbrengsten zijn verdisconteerd in de prijs van een modaliteit. Daardoor wordt het gebruik van verschillende modaliteiten onderling vergelijkbaar en is er bij de keuze in principe geen sprake meer van versluierde subsidies e.d.

Tevens kenmerkt een volwassen vervoersmarkt zich door voldoende en transparante keuzemogelijkheden voor de reiziger

189

Kan de regering een onderbouwing geven van de cijfers met betrekking tot de externe kosten van het goederenvervoer? Zijn dit juiste cijfers? Zo nee, wat zijn juiste cijfers? (blz. 55).

De cijfers zijn ontleend aan een rapport van het Instituut voor Onderzoek Overheidsuitgaven «De prijs van Mobiliteit in 1993» en aan het rapport «De lasten van de kosten» van het NEI. Bij deze rapporten is gebruik gemaakt van cijfers uit respectievelijk 1993 en 1990.

Er is geen reden om aan te nemen dat deze cijfers niet juist zijn. De cijfers moeten echter wel gezien worden in hun juiste context en bijbehorende aannames. Voorzichtigheid is geboden, met name waar het gaat om het in geld uitdrukken van bepaalde maatschappelijke effecten en kosten, als waar het gaat om de gehanteerde methodiek, bijvoorbeeld schadekosten of preventiekosten.

De in de Perspectievennota genoemde cijfers dienen dan ook niet absoluut gehanteerd worden, maar indicatief, zeker omdat ze betrekking hebben op 1990 en 1993. Er is een onderzoek gaande naar de actualisering van deze cijfers. Naar verwachting zijn de resultaten hiervan in de zomer bekend.

Overigens moet hierbij worden opgemerkt dat naast financiële overwegingen, er andere overwegingen kunnen zijn een bepaald beleid te voeren ten gunste of ten nadele van een bepaalde vervoerswijze.

190

Waarom heeft het ministerie ten behoeve van het stroomlijnen van de mobiliteit niet gekozen voor een meer juridische benadering met behulp van contingenten vervuiliingsrechten, verbodsregelingen, etc.? (blz. 55).

Verbodsregelingen zijn er al vele, prijsinstrument is daarop juist een aanvulling. De keuze voor het prijsinstrument als sturingsmiddel vereist ook een uitgebreid juridisch traject. Om een aantal redenen is niet gekozen voor een benadering waarbij contingenten en quota een rol spelen.

De belangrijkste is de gedachte dat door een prijs de werkelijke kosten van mobiliteit worden weergegeven. De gebruiker kan dan zelf kiezen of en hoe hij zijn gedrag wil aanpassen in plaats van dat de overheid zijn gedrag dicteert. De overheid doet daarbij geen uitspraak over gewenste hoeveelheden. Dit lijkt ook in de samenleving op de meeste instemming te kunnen rekenen.

Daarnaast geldt dat bij het beprijzen van vervuiling er een voortdurende prikkel is tot grotere efficiency. Bij een regeling met quota is er een prikkel totdat aan de grenzen is voldaan. De quota zouden dan weer moeten worden aangescherpt.

Ten slotte zijn er praktische bezwaren. In sectoren van de samenleving die met quota te maken hebben, is sprake van relatief weinig actoren. In de sector verkeer en vervoer is juist sprake van veel actoren. Dit compliceert de uitvoering zeer.

191

Wat is in het kader van de gebruiker betaalt de laatste stand van zaken ten aanzien van een overzicht van alle interne en externe kosten van de diverse vervoerssectoren? Kunnen hierbij de veiligheidskosten worden meegenomen? Kan dit overzicht gegeven worden? (blz. 55).

192

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gekozen voor beprijzing als een belangrijk leidend principe. Is dit praktisch wel uitvoerbaar? Zal het berekenen van de juiste externe effecten en de juiste economische waardering ervan niet stuiten op enorm veel theoretische en politieke problemen? (blz. 55).

Het moneteriseren van de externe kosten is inderdaad ingewikkeld maar niet onmogelijk of onwenselijk. Consensus is te bevorderen door veel internationale literatuur te vergelijken. Het uiteindelijke systeem dat in de praktijk zal moeten gaan werken, zal nooit helemaal overeenkomen met het theoretisch optimale. Wel is er met gezond verstand een benadering te vinden die recht doet aan de uitgangspunten en tevens praktisch uitvoerbaar is.

193

De stelling dat infrastructuur gezien wordt als een collectief goed kan volgens de nota niet langer als houdbaar gezien worden. Betekent dit dat burgers vanaf heden de aanleg van wegen mogen weigeren? Gaan degenen die met het OV gaan naar verhouding minder belasting betalen? Of moet straks overal tol betaald gaan worden omdat infrastructuur een particulier goed is geworden in plaats van een collectief goed? (blz. 56).

Met de moderne technologie is individuele toerekening van de maatschappelijke kosten van verkeer mogelijk. Het betekent dat weg- en OV-gebruikers reële prijzen kunnen gaan betalen voor hun daadwerkelijk gebruik. Het is afhankelijk van de individuele situatie hoe dit uit zal pakken.

Of het aanbod van infrastructuur door de overheid of de private sector moet geschieden, is een aparte discussie. Door een mogelijke geldstroom van de gebruiker naar de beheerder worden private initiatieven eerder uitvoerbaar. De overheid hoeft dan namelijk niet zonder meer de inkomsten van de beheerder/exploitant te verzorgen waardoor een groter deel van het risico bij de beheerder/exploitant gelegd kan worden.

194

Waar komt de gedachte vandaan dat «mensen zonder werk en dus weinig draagkracht in het algemeen de spitsuren kunnen vermijden en profiteren van de lagere vaste en variabele kosten in de daluren»? (blz. 57).

Congestie is een verschijnsel dat nu veelal ontstaat aan het begin van de ochtend en aan het eind van de middag. Op tijdstippen dus wanneer er veel woon-werkverkeer plaatsvindt. Aan alternatieven om deze spitsuren te kunnen vermijden wordt al veel aandacht besteed (vb flexwerken en telewerken). Daardoor ontstaat er voor een groep forensen een mogelijkheid deze dure spitsuren te vermijden. Voor een relatief grote groep mensen zonder werk zullen er mogelijkheden zijn om de dure spitsuren te vermijden. Uiteraard geldt dat niet voor alle mensen zonder werk. Algemeen geldt echter wel dat bij het verlagen van de vaste kosten en een differentiatie van variabele kosten naar tijd mogelijkheden worden geboden om, bij gelijk gebruik als nu, goedkoper te rijden door de lagere vaste kosten en de lagere variabele kosten in de daluren.

195

Hoe kan in een zin gezegd worden dat meer marktwerking in het openbaar vervoer zal leiden tot afstoten van onrendabele lijnen en dat door variabilisatie van de kosten van autorijden de concurrentiepositie van het

openbaar vervoer versterkt zal worden? Dat betekent toch dat bijvoorbeeld mensen op het platteland in Groningen dus gestimuleerd worden om de trein/bus te nemen, maar dat door de onzichtbare hand van de markt helaas de bus- en treindiensten opgeheven zijn? (blz. 57).

Meer marktwerking in het OV kán leiden tot het afstoten van onrendabele lijnen, zo staat gemeld. Of dit daadwerkelijk zal gebeuren, wordt in principe bepaald door de decentrale overheid die als opdrachtgever het OV aanbesteedt en hangt mede af van de biedingen die door vervoerders worden gedaan. In de afweging die een decentrale overheid maakt omtrent het al of niet afstoten van een onrendabele lijn, zal de rentabiliteit hiervan een rol kunnen spelen, aangezien deze een relatie heeft met de mate van gebruik van de betreffende lijn (bezettingsgraad e.d.). Daarnaast is aan de orde dat bij variabilisatie van autokosten het gebruik van de auto duurder wordt. Hierdoor zullen reizigers eerder geneigd zijn in de afweging tussen auto en OV om van het OV gebruik te maken. Dit leidt weer tot een hogere bezettingsgraad van het OV hetgeen positief uitwerkt naar de rentabiliteit. Waar lijnen toch opgeheven worden, kunnen andere vormen van vervoer op maat worden ingezet.

196

Wanneer maatregelen leiden tot maatschappelijk onacceptabele gevolgen, zijn er «grofweg» twee maatregelen bedacht die de «sociale scherpe kanten er af vijlen». Zou het niet minder cynisch zijn om dan eerst eens maatregelen te bedenken die geen maatschappelijk onacceptabele gevolgen hebben? (blz. 57).

Het standpunt van de regering is het besef dat de maatschappelijke gevolgen van meer variabel beprijzen over het geheel genomen juist heel gunstig zijn. Niettemin moet onder ogen worden gezien dat het in bijzondere gevallen nadelig kan uitwerken. Uiteraard zal bij invoering van elke mobiliteitsbeïnvloedend instrument de maatschappelijke gevolgen worden meegewogen. Soms kan dat ertoe leiden dat van een voornemen wordt afgezien, maar ook zijn vormen van compensatie denkbaar als de welvaartswinst van invoering groot is.

197

Kunnen voorbeelden genoemd worden van maatschappelijk onacceptabele gevolgen van maatregelen? (blz. 57).

Voorbeelden zijn dat bewoners van het platteland die niet over een auto beschikken duurder uit zijn voor hun verplaatsingen. Voor bijv. scholieren zou dit ongewenste gevolgen kunnen hebben. De overheid zal dit specifiek moeten bektrekken bij zijn rol als opdrachtgever van openbaar vervoer.

198

Hoe staat het met de voortgang van het TOPS-overleg en welke rol is toebedacht aan dit overleg in toekomst? (blz. 58–60).

Zoals u weet staan de letters TOPS voor Tijdelijk Overleg Platform Schiphol. Voor de periode tot 2003 verwacht ik een advies in juli en voor de periode na 2003 in december. Het huidige TOPS-platform zal in principe haar werkzaamheden eind van dit jaar beëindigen. Ik ga ervan uit dat, indien de TOPS-partners er toch behoefte aan hebben, mij aan het eind van het jaar ook een advies zullen geven over een vervolg.

199

Hoe is de stand van zaken met betrekking tot de voorstellen die de Nederlandse regering samen met andere Europese landen zal formuleren met betrekking tot broeikasgasemissie doelstellingen voor de luchtvaart? (blz. 58).

Conform de afspraken, die in Kyoto gemaakt zijn, vallen de emissies van het binnenlands luchtvaartverkeer onder de doelstellingen van Kyoto. De emissies van het internationale luchtvaartverkeer vallen daar echter nog niet onder. In ICAO-verband wordt thans onderzocht op welke wijze de broeikasemissies gereduceerd kunnen worden, dan wel de groei kan worden afgebogen.

200

De regering wil korte en middellange afstandsvluchten zoveel mogelijk vervangen door gebruik van hogesnelheidstreinen. Er komt dus geen verbod op binnenlandse en korte Europese vluchten? Aan welke concrete maatregelen wordt gedacht om deze wens te realiseren? Welke rol spelen deze maatregelen bij de herbezinning die plaats vindt op de rol van het rijk bij de besluitvorming over regionale en kleine luchtvelden? (blz. 58–60).

Zoals in de Perspectievennota staat beschreven, voert het kabinet voor de optimale benutting van de schaarse (milieu-)capaciteit een beleid gericht op beheerste groei door middel van selectiviteit en optimalisatie. Het bevorderen van een alternatief voor korte en middenlange afstandsvluchten in de vorm van hogesnelheidstreinen past binnen dit beleid. Ook het afschaffen van fiscale voordelen voor vliegtuigpassagiers past hierin. Een verbod op binnenlandse en korte Europese vluchten wordt in dit verband niet overwogen. In een motie heeft de Kamer de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd een pakket beleidsmaatregelen te presenteren ter ontmoediging van het vliegverkeer op de korte afstand. De Kamer zal hierover binnenkort worden geïnformeerd. Het beleid gericht op selectiviteit en optimalisatie is in eerste instantie geschreven op de capaciteitsproblematiek op Schiphol, maar heeft een algemeen geldend karakter dat ook van toepassing kan zijn voor de luchtvaart op de regionale velden. In het nieuwe Sturctuurschema Burgerluchtvaart-terreinen zal aan de doorvertaling van het selectiviteitsbeleid aandacht besteed worden. Concrete maatregelen liggen thans nog niet voor. In relatie tot de herbezinning van de rol van het rijk bij de besluitvorming zal bezien worden welke maatregelen het beste door de centrale en welke het beste door de decentrale overheid kunnen worden uitgevoerd. Zie ook antwoord 207.

201

De studie naar invoering van een heffing op kerosine in Europees verband zou volgens de Voortgangsrapportage nota Luchtverontreiniging Luchtvaart op korte termijn aan de lidstaten aangeboden worden. Is dit inmiddels gebeurd, zo ja, wanneer kan de Kamer deze studie verwachten? (blz. 58).

De studie naar de gevolgen van invoering van accijns op vliegtuig-brandstof is door de Commissie nog steeds niet aan de lidstaten aangeboden. De reden daarvoor is de demissionaire status van de huidige Commissie. De studie met daarbij voorstellen voor mogelijke vervolg-acties wordt niet beschouwd als een lopende zaak die door de huidige Commissie-ploeg kan worden afgewikkeld.

202

Zou luchtvaart niet volledig geïntegreerd moeten worden in het verkeer- en vervoersbeleid? (blz. 58).

Luchtvaart gaat deel uit maken van het NVVP. De geldige PKB's voor luchtvaartbeleid zijn momenteel de PKB Schiphol en het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt als gevolg van de motie Middelkoop/Stellingwerf herzien. In het kader van de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart wordt gewerkt aan oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn ten aanzien van Schiphol. Het luchtvaartbeleid zal dus voor een groot deel zijn weerslag krijgen in eigen beleidsdocumenten. In het NVVP zal hiernaar verwezen worden en kunnen de raakvlakken tussen luchtvaart en de overige modaliteiten integraal worden opgenomen.

203

Waarom ontbreekt bij de luchtvaart de bespreking van de problematiek van de omliggende infrastructuur rond Schiphol? (blz. 58).

In de kadertekst op blz. 58 wordt ingegaan op de luchtzijdige kant van de luchtvaart. De landzijdige kant komt aan de orde op blz. 21 van de Perspectievennota. Daar wordt de bereikbaarheid van de mainports en economische centra in de toekomst beschreven. De infrastructuur rond schiphol is niet exclusief voor de luchthaven maar moet geïntegreerd worden gezien in de noordvleugel van de randstad. Het beleid op de korte en middellange termijn ten aanzien van de infrastructuur rond Schiphol is in de PKB Schiphol en omgeving en daaruitvolgend in het MIT opgenomen.

204

Waarom wordt het luchtvaartbeleid in een aparte kadertekst beschreven, los van de samenhangende benadering van personen- en goederenvervoer? Worden hierdoor geen kansen gemist om elementen als transportpreventie, prijsbeleid, betere benutting, samenhang met openbaar vervoer over land en dergelijke integraal mee te nemen? (blz. 58).

Luchtvaartbeleid maakt geen deel uit van het SVV-II. Ik beoog luchtvaart wel deel te laten uitmaken van het NVVP, om meer integraliteit tussen de vervoermodaliteiten te bereiken (zie ook het antwoord op vraag nr. 202). Om te benadrukken dat een aantal thema's speciale inhoudelijke aandacht behoeven, is in de Perspectievennota hiervoor een kadertekst geschreven. Luchtvaart is zo'n nieuw onderwerp voor het NVVP. Er is dus geen sprake van gemiste kansen.

205

Nederland zal doorgaan met internationale milieudiplomatie om te komen tot het instellen van een mondiale heffing op kerosine en het afschaffen van BTW-vrijstelling op tickets. Kunnen deze activiteiten geconcretiseerd worden? (blz. 59).

Deze activiteiten kunnen gesplitst worden in de activiteiten binnen de Europese Unie en die in het kader van ICAO.

EU

Tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU heeft Nederland er op aangedrongen dat de uitzonderingspositie van de luchtvaart ten aanzien van het betalen van de kerosine accijns op geheven zou worden. Daar waren toendertijd binnen de EU geen medestanders te vinden. Het best

haalbare was een onderzoek te doen naar de gevolgen van deze maatregel. Dit onderzoek is recentelijk afgerond, maar de Commissie heeft hier nog geen standpunt over ingenomen. De uitkomsten zijn echter van dien aard dat het opheffen van de uitzonderingspositie op korte termijn niet in de rede lijkt te liggen. Ook ten aanzien van de invoering van BTW op tickets lijkt zich binnen de EU zich geen consensus te ontwikkelen.

ICAO

In de afgelopen periode heeft Nederland binnen ICAO het onderzoek naar het milieurendement van heffingen getrokken (Focal Point on Charges). De rapportage van dit verkennende onderzoek is in maart 1998 door het Committee on Aviation and Environmental Protection (CAEP) geaccepteerd. In de daaropvolgende periode is in de Council en de Assembly van ICAO afgesproken dat dit onderzoek gecontinueerd moet worden en dat er voor de volgende Assembly in 2002 een concreet voorstel op tafel moet liggen. Dit wordt thans in werkgroep 5 van CAEP (Market Based Options) nader uitgewerkt.

206

Blijft de regering bij de stellingname dat het eenzijdig invoeren van BTW op tickets en een brandstofaccijns een zeer nadelig effect zal hebben op de Nederlandse economie en dus op de Nederlandse samenleving? (blz. 59).

Allereerst zij opgemerkt dat eenzijdige invoering van zowel BTW op tickets voor internationale vluchten als accijns op vliegtuigbrandstof voor commercieel luchtverkeer op grond van onder meer EU regelgeving niet toegestaan is. Overigens is wel BTW op binnenlandse vluchten toegestaan. In Nederland geldt voor dat vervoer een BTW tarief van 6%. Afgezien van die juridische aspecten, zou eenzijdige invoering inderdaad een negatief effect hebben op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Dit zeker ook gezien het feit dat voor de Nederlandse luchtvaartsector transfervervoer (vervoer met een overstap op Schiphol met herkomst en bestemming buiten Nederland) van groot belang is. Juist voor dat vervoer kan gemakkelijk worden gekozen voor alternatieve routes (met buitenlandse maatschappijen) via andere overstapluchthavens buiten Nederland

207

Hoe staat het met het beleidsvoornemen inzake decentralisatie inzake de luchtvaart dat in april 1999 zou verschijnen? (blz. 60).

Het beleidsvoornemen inzake decentralisatie wordt in de nota's RELI en KLI genoemd: «Nagegaan zal worden of en onder welke voorwaarden het mogelijk is te komen tot een herverdeling van taken en bevoegdheden tussen rijk, provincie en gemeenten inzake de regionale velden.» Tussen najaar 1998 en voorjaar 1999 is onder begeleiding van Overlegorganen Verkeer en Waterstaat over dit onderwerp een dialoog gevoerd met betrokkenen (provincies, gemeenten, luchtvaartsector). Omdat de Tweede Kamer bij motie heeft aangedrongen op een apart SBL voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen (en wel ten spoedigste) zal het Kabinet een hoofdlijnennotitie over dit onderwerp uitbrengen, waarin de meest wenselijke vorm van besluitvorming in verband zal worden gebracht met de doelstellingen van het beleid.

208

Wat zijn de zaken van nationaal belang waarvoor de Rijksoverheid uitvoerende bevoegdheden van de provincies en lokale overheden overneemt? (blz. 63).

In de Perspectievennota Verkeer en Vervoer wordt de gebiedsgerichte benadering toegelicht, zoals beschreven in het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR). Deze benadering pleit voor het duidelijk scheiden van zaken van nationaal belang, waarvoor de Rijksoverheid verantwoordelijk moet zijn, en zaken van provinciaal of lokaal belang, waarvoor provincies, gemeenten en/of kaderwetgebieden verantwoordelijk dienen te zijn. Een adequate verdeling van verantwoordelijkheden betekent dat ook de bijbehorende bevoegdheden op het juiste niveau moeten liggen en dat kan, ten opzichte van de huidige verdeling, zowel decentralisatie als centralisatie van bevoegdheden betekenen. In de Perspectievennota wordt nog niet aangegeven welke verdeling het meest adequaat is. Dit zal in overleg met alle betrokken partijen moeten worden bekeken in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP).

209

«Regionale differentiatie kan ook worden uitgewerkt in termen van differentiatie in taken en bevoegdheden». Welke gebiedsdifferentiatie heeft de regering op het oog en welke rol is hierbij voor het NVVP weggelegd? (blz. 63).

Op dit moment heb ik nog geen concrete gebiedsdifferentiatie op het oog. De betreffende passage in de Perspectievennota moet zo worden verstaan dat het in het kader van verkeer en vervoer nuttig kan zijn differentiatie in taken en bevoegdheden tot stand te brengen in relatie tot de aard en de omvang van de problematiek die in verschillende gebieden speelt. Zo kan men zich voorstellen dat de problemen in Drente van een andere aard zijn die die in Gelderland of Zuid-Holland. In het kader van de ontwikkeling van het NVVP zal dit onderwerp nader worden bestudeerd. Indien dit leidt tot de conclusie dat een dergelijke differentiatie gewenst is, zullen u ook in dat verband concrete voorstellen bereiken.

210

Is het de bedoeling de middelen voor regionale/lokale infrastructuur uit het Infrastructuurfonds (MIT) over te hevelen naar regionale fondsen? (blz. 64).

In de Perspectievennota is aangegeven dat het traject van decentralisatie van regionale infrastructuurbevoegdheden de komende jaren verder vorm zal krijgen. Door de verantwoordelijkheid voor de inhoud en de financiering van regionale infrastructuur in grotere mate dan nu bij de regionale overheid te leggen zal het leungedrag van de andere overheden en de detailbemoeienis van het rijk navenant verminderen; er zal minder sprake zijn van een afhankelijkheidsrelatie. Over de meest wenselijke wijze en fasering van decentralisatie beraad ik mij nog. Er zijn vele mogelijkheden. Gedacht kan worden aan stapsgewijze verhoging van de GDU-grens (nu fl 25 mln), aan overheveling van gelden naar het Gemeentefonds en Provinciefonds (thans nog in onderzoek v.w.b. herverdeel effecten), aan overdracht naar regionale (infrastructuur)fondsen (waarmee het een doeluitkering blijft en geld niet te veel wordt versnipperd) en aan bundeling van infrastructuursubsidieregelingen in één geldstroom (GDU, De Boer-regeling, duurzaam veilig, regionale en lokale infrastructuursubsidies). Ook combinaties zijn denkbaar.

Ik ben voornemens in het NVVP een voorstel op te nemen over de wijze van verdere decentralisatie van de financiering van regionale infrastructuur, gebaseerd op de uitkomsten van overleg met de andere overheden.

Op pagina 64 spreekt de regering over regionale mobiliteitsfondsen en de mogelijkheid hierin gemeentelijke parkeerheffingen te storten. Hoe verhoudt zich dat tot de gemeentelijke autonomie in dezen? (blz. 64).

De gemeentelijke autonomie is in dit verband niet in het geding. De perspectievennota is in overleg met de andere overheden tot stand gebracht. Nut en noodzaak van regionale mobiliteitsfondsen om verkeers- en vervoersvragen aan te pakken wordt door alle partners onderschreven. Over de vraag hoe die fondsen moeten worden ingericht en wie er welk geld in stort zullen we in het kader van de ontwikkeling en uitwerking van het NVVP nog met elkaar in gesprek gaan.

Op welke wijze wil de regering middelen voor de regionale infrastructuur decentraliseren? Welke extra afspraken voor grensregio's heeft de regering op het oog? Aan welk percentage van de totale middelen denkt de regering bij decentralisatie? Hoe wordt dubbele sturing «decentraal en toch sterk centraal» voorkomen, zodat het ook een echte decentralisatie wordt? (blz. 65).

In de Perspectievennota is opgenomen dat ter oplossing van enkele knelpunten in de verhoudingen tussen de overheden de decentralisatie van de bekostiging van de lokale en regionale infrastructuur ter hand kan worden genomen. Over de precieze vorm zijn we nog met de andere overheden in gesprek. In het NVVP zullen daarover concretere voorstellen worden opgenomen. Uitgangspunt is in elk geval dat de bevoegdheden op een zodanige manier worden verdeeld dat de bestuurslaag die met het probleem geconfronteerd wordt ook over de instrumenten (bevoegdheden en middelen) beschikt om die problemen effectief en efficiënt aan te pakken.

Een concreet percentage van de middelen dat er in zal worden betrokken is dus ook nog niet te geven. In het kader van het NVVP zijn we hierover met de partners in gesprek. In het denken er over worden onder andere de volgende middelen betrokken:

- middelen voor investeringen in OV- en weginfrastructuur die op mijn begroting (hoofdstuk 12 van de rijksbegroting en het MIT) zijn opgenomen ten behoeve van de regionale en lokale infrastructuur;
- de Extra investeringsimpuls infrastructuur stads- en streekvervoer (de Regeling De Boer);
- middelen voor exploitatie van het stads- en streekvervoer;
- de middelen voor verkeersveiligheid.

De bovenvermelde concrete voorstellen zullen tevens nadere informatie bevatten over de bij de decentralisatie betrokken regelingen en de omvang van de ermee gemoeide middelen.

In die voorstellen zal zeker ook aandacht worden geschonken aan de vraag hoe dubbele sturing (decentraal en toch ook centraal) kan worden voorkomen. Beoogd wordt namelijk een zodanige decentralisatie tot stand te brengen dat het verkeers- en vervoersbeleid effectiever kan worden en efficiënter. Dubbele sturing voldoet niet aan die doelstelling.

«De te decentraliseren bevoegdheden en middelen kunnen gecombineerd worden met de bevoegdheden en de gelden voor de exploitatie van het stads en streekvervoer». Hoe stelt de regering zich decentralisatie van bevoegdheden en middelen voor? (blz. 65).

Decentralisatie van de bevoegdheden voor het stads- en streekvervoer is reeds bij de recente wijzigingen van de Wet Personenvervoer in gang

gezet. De combinatie daarvan met de middelen die bestemd zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer doet recht aan het uitgangspunt dat taken, bevoegdheden en middelen zo veel mogelijk in één hand moeten liggen. Welke vorm dit moet krijgen is nu nog niet helemaal uitgekristalliseerd. In de Perspectievennota is opgenomen dat dit een mogelijke toekomstoptie is, die nu in het kader van het NVVP met de andere partners nader wordt onderzocht. Korthedshalve verwijs ik nog naar het antwoord op vraag 212.

214

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de motie-Giskes (26 200 XII, nr. 22). Hoe werkt één en ander door in de Perspectievennota en mag verwacht worden dat in de uiteindelijke NVVP expliciet een financieringsparagraaf zal worden opgenomen ook inhoudende een optimale verdeling van taken en middelen over de verschillende bestuurslagen. (blz. 65).

Zie hiervoor het antwoord op vraag 210.

215

Hoe gaat de regering om met de opvatting van de medeondertekenende gemeenten en provincies dat rekeningrijden teruggesluisd moet worden naar regionale verkeers -en vervoersprojecten? (blz. 50).

De regering heeft kennis genomen van het standpunt van de mede-overheden dat de opbrengst van rekeningrijden teruggesluisd zou moeten worden naar de respectievelijke regio's waar deze wordt gegenereerd. In het regeerakkoord is vastgelegd dat de opbrengst van rekeningrijden worden aangewend voor algemene lastenverlichting. Ik verwijs u verder naar de binnenkort gereed zijnde nota naar aanleiding van het verslag van de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel rekeningrijden. Zie ook het antwoord op vraag 170.

216

Zijn bij de totstandkoming van de Perspectievennota de buurlanden op enigerlei wijze betrokken? Gebeurt dit (ook) bij de voorbereiding op het NVVP en zo ja wat zijn dan de aandachtspunten? Kan dit worden uitgesplitst naar land en regio? Zo nee, waarom acht de regering betrokkenheid van de buurlanden onnodig? (blz. 65).

Zowel bij de totstandkoming van de perspectievennota als van het NVVP is er bijzondere aandacht voor de relatie met de buurlanden. Voor de voorbereiding van het NVVP wordt een zogenaamde «buitenland toets» uitgevoerd. Op basis van de perspectievennota zullen gesprekken op ambtelijk niveau plaatsvinden in Duitsland, Frankrijk, België, het Verenigd Koninkrijk en bij de Europese Commissie. Daarnaast zijn ook gesprekken met regio's voorzien, te weten met Noordrijn-Westfalen, Vlaanderen en Ile de France. De gesprekken zullen plaatsvinden op basis van een vragenlijst, waarmee wordt ingegaan op de belangrijkste aspecten van de perspectievennota. De resultaten zullen zoveel mogelijk worden meegenomen in het eerste concept NVVP.

217

Wordt bouwen beschouwd als laatste mogelijke optie, of wordt bouwen volwaardig betrokken in de afweging, naast prijs- en benuttingsmaatregelen? (blz. 69).

Bij een gebleken kloof tussen de vraag naar en het aanbod van mobiliteit wordt bouwen volwaardig betrokken bij de oplossingen. Gezien het structurele, robuuste karakter van de aanlegoplossing, de hoge kosten en de aantasting van de leefomgeving en het landschap ligt het echter voor

de hand alle andere oplossingen heel goed af te wegen met behulp van gebiedsgerichte integrale verkenningen. Vooral is van belang dat door prijsbeleid (variabilisatie, differentiatie) een beter zich ontstaat op de werkelijke structurele vraag. Dat wil zeggen, de vraag die er is als gebruikers ook geconfronteerd worden met de werkelijke kosten.

218

Waarom wordt in de Nota niet ingegaan op de mogelijkheden van weekend-rijverboden om de mobiliteit te beperken (bijvoorbeeld op zondagen geen vrachtverkeer, zoals ook in verschillende andere Europese landen gebruikelijk is)? Wat is de visie van de regering op deze optie? (blz. 69).

Er is een aantal redenen waarom een verbod van vrachtverkeer op zondag, niet wordt overwogen in de Perspectievennota. Ten eerste is het niet in lijn met het benuttingsbeleid. Dat is gericht op een zo groot mogelijke spreiding van het gebruik van de weg over de dagen van de week en de uren van de dag. Hierdoor wordt piekvorming tegengegaan. Een verbod zoals bedoeld, zal voorts niet leiden tot minder mobiliteit – de vraag blijft immers bestaan –, maar het zal leiden tot een verschuiving van het vervoer naar andere dagen. De mainports Rotterdam en Schiphol en de grote overslagterminals zijn volcontinu bedrijven. Dat betekent dat 7 dagen in de week en 24 uur per dag de vracht af- en aangevoerd moet worden. Als dat niet zou kunnen op zondag, verschuift het vervoer naar de zaterdag, maar vooral naar de maandag, waardoor de piekbelasting nog groter wordt. Er ontstaan ook overigens economische nadelen voor de boven gerelateerde bedrijven. Overigens zijn bedoelde rijverboden in andere Europese landen niet primair bedoeld om de mobiliteit te beperken, maar om de doorstroming van het personenverkeer te vergemakkelijken.

219

Zou het in het kader van prijsmaatregelen niet beter zijn om de Wet rekeningrijden te verbreden tot een Wet betaald rijden? (blz. 69).

Het verbreden van het wetsvoorstel rekeningrijden is nu niet aan de orde. Dit zou tot vertraging van de invoering van rekeningrijden leiden hetgeen door mij niet wenselijk wordt geacht. Wel worden op korte termijn de voorbereidingen gestart om te komen tot (algemene) wetgeving om andere vormen van betaald rijden mogelijk te maken. Beoogd wordt een dergelijk wetsvoorstel nog deze kabinetsperiode af te ronden.

220

Het prijsbeleid heeft een belangrijke plaats in de Perspectievennota. Kan een overzicht worden gegeven van de prijsmaatregelen die in nationaal verband, en de prijsmaatregelen die slechts in internationaal verband kunnen worden gerealiseerd? (blz. 69).

Het is niet goed mogelijk prijsmaatregelen te categoriseren in de gesuggereerde strikte dichotomie van nationaal en internationaal. Verreweg de meeste prijsmaatregelen hebben zowel een internationale als een nationale component. Effecten op de concurrentiepositie van Nederland en eventuele discriminatoire effecten voor in Nederland rijdende mede-Europeanen dienen bij elke prijsmaatregel meegewogen te worden. Voor wat betreft de verkeer- en vervoersector, kunnen de Belasting Personenvoertuigen en Motorrijwielen (BPM), de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en Rekening Rijden in principe als prijsmaatregelen met primair een nationale uitstraling gecategoriseerd worden. Brandstofaccijnzen en een kilometerheffing hebben een sterkere internationale component in de vorm van, respectievelijk, ongewenste grenseffecten-

(brandstoftoerisme) en de technische en organisatorische inpassing in initiatieven elders in Europa.

221

Aan welke criteria wordt tot op heden gedacht bij de keuze voor de nieuw te bouwen infrastructuur? Moeten deze in gelijke mate gelden voor zowel private als publieke infrastructuur? (blz. 69–70).

In bedoelde passage worden reeds, zij het impliciet, voorwaarden/criteria aangegeven, nl.:

- prijs- en benuttingsmaatregelen leiden niet in voldoende mate tot een oplossing voor het knelpunt
- de aanleg van infrastructuur moet het knelpunt wél in voldoende mate oplossen
- de aanleg moet «maatschappelijk rendabel» zijn, dat wil zeggen dat de maatschappelijke baten (minder files, kortere reistijd, meer veiligheid, economische impuls voor omgeving) opwegen tegen de kosten voor het project (geld, gevolgen voor natuur en milieu, landschappelijke schade, etc.).

In de komende tijd wordt in het project Verkenningen Nieuwe Stijl bekeken in hoeverre andere criteria een rol kunnen/moeten spelen bij de beslissing of tot aanleg van infrastructuur moet worden overgegaan.

Het belang van deze criteria en daarmee de weging ervan, vormen een politieke keuze. Daarom is een politiek moment aan het einde van de verkenningenfase noodzakelijk.

Bij privaat gefinancierde projecten zal het afwegen van publieke belangen (milieu, inpassing, ruimtelijke ordening) in publiek/politiek domein blijven en de afweging van private commerciële belangen door private partijen plaatsvinden.

222

Welke prestatiecijfers horen bij het hoofdstuk «Perspectief op nieuw beleid»? (blz. 69).

Aan het hoofdstuk «Perspectief op nieuw beleid» liggen geen andere dan elders genoemd in de perspectievennota.

223

Op welke wijze wordt het beleid voor technologische vernieuwing en ontwikkeling in het vervoer gecoördineerd? Is er afstemming met het veiligheidsbeleid, bijvoorbeeld bij ontwikkelingen als automatische voertuiggeleiding? (blz. 70).

Bij de totstandkoming van technologische vernieuwing is een belangrijke rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven opereert daarbij met name op Europees of zelfs mondiaal niveau. De inspanningen vanuit Nederland richten zich dan ook op het maximaal benutten van de mogelijkheden om in Europees verband invloed uit te oefenen. Het gaat daarbij om het opbouwen, onderhouden en benutten van een effectief netwerk binnen de industrie en om een pro-actieve houding bij de totstandkoming van EU-beleid en VN-regelgeving op dit punt. Bijvoorbeeld op het vlak van wegverkeer, energie en milieu vindt hierover periodieke afstemming plaats tussen de departementen VROM, EZ, Financiën en V&W.

Op nationaal niveau wordt ook nadrukkelijk geprobeerd om gebruik te maken van de mogelijkheden om met de industrie tot afstemming te komen, zo is de verdere ontwikkeling van automatische voertuiggeleiding in Nederland ondergebracht in een samenwerkingsverband met de

private sector te weten CONNEKT. De mogelijke konsekventies van nieuwe technologische ontwikkelingen in het voertuig voor de verkeersveiligheid krijgen nationaal en internationaal nadrukkelijk de aandacht. Zo is mede dankzij een actieve inbreng vanuit Nederland in EU-verband inmiddels een ontwerp gedragscode gereed gekomen inzake «Safe and efficient in-vehicle information and communication systems».

224

Mobiliteit wordt in de nota als positief omschreven. Waarom er in de nota dan toch zo weinig aandacht wordt besteed aan de verbetering van de infrastructuur? (algemeen).

Mobiliteit is positief maar heeft ook nadelen. Het faciliteren van mobiliteit moet binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid. Streven naar optimale benutting gaat daarom vooraf aan grootschalige uitbreidingen van infrastructuur is derhalve niet de eerste optie bij het meer in evenwicht brengen van vraag en aanbod naar capaciteit.

Mocht de combinatie van vraag- en aanbodbeleid niet voldoende soelaas bieden dan is bouwen ook in de toekomst een mogelijke optie. In het NVVP zal worden aangegeven welke overwegingen en criteria hierbij zullen gelden.

225

Hoe beoordeelt de regering de kritiek dat de rol van het openbaar vervoer wordt onderschat in de Perspectievennota? (blz. algemeen).

In de perspectievennota staat geschreven dat het beleid dat de afgelopen jaren is gevoerd om het OV te stimuleren niet altijd even succesvol is geweest, bijvoorbeeld afgezet tegen de toename van het autogebruik. Om de rol van het OV in de toekomst alsnog te vergroten, wordt vernieuwing van het beleid noodzakelijk geacht. De perspectievennota geeft een aantal lijnen aan waarlangs die vernieuwing kan lopen, zoals marktwerking, ketenmobiliteit, kwaliteitsverbetering, infrastructuur en samenwerking tussen overheden. De toekomstige rol wordt derhalve niet onderschat. Mede naar aanleiding van de kritiek zal in het NVVP zal nadrukkelijker worden ingegaan op de rol die het OV in de toekomst zou kunnen gaan spelen.

226

Hoe is het resultaat van de motie ten aanzien van de instelling van een anti-fileplatform? Wanneer kan een rapportage hierover verwacht worden? (algemeen).

In een eerdere reactie op genoemde motie is aangegeven dat zoveel mogelijk zal worden aangesloten bij reeds bestaande overlegstructuren zoals de overlegorganen van V&W en het Bereikbaarheidsoverleg. Ik stel mij voor om in het kader van de eerstvolgende begrotingsbehandeling, dit najaar, verslag te doen van de vorderingen.

227

Zal het nieuwe NVVP concrete prognoses en taakstellingen omvatten? Zo ja, welke zijn dat? Zo nee, waarom niet? (algemeen).

In de perspectievennota is sprake van scenario's, niet van prognoses. Ik geef aan deze term de voorkeur omdat deze weergeeft dat we de toekomst niet werkelijk kennen. Voor het NVVP stel ik mij wel voor een of twee referentie-scenario's te hanteren die eveneens de basis zullen vormen voor het beleid dat geformuleerd gaat worden in het kader van de

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Deze basisscenario's worden samengesteld met behulp van de wetenschappelijke instituten CPB en RIVM. Wat taakstellingen betreft past een genuanceerd antwoord. Sommige doelstellingen en randvoorwaarden zullen in kwantitatieve termen worden geformuleerd, anderen waarbij dat niet functioneel, realistisch of mogelijk wordt geacht niet.
Voor welke taakstellingen dit geldt wordt pas in de loop van dit jaar bekend bij het uitwerken van het beleidsvoornemen NVVP.

228

Kan de regering duidelijk aangeven waarom de nu beoogde opzet van het NVVP tot betere resultaten zal leiden dan de eerdere aanpak in het SVV II en de daarbij ingestelde vervoerregio's? (algemeen).

Het NVVP is een eerste structuurnota op het gebied van verkeer en vervoer die gemaakt wordt binnen het kader van de Planwet. De regering is ervan overtuigd dat zowel de samenwerking die is en wordt gehanteerd bij het NVVP als het formele Planwetkader perspectief biedt op betere resultaten dan gerealiseerd in het SVV-II.

229

Welke samenhang bestaat er tussen deze Perspectievennota en de Startnota ruimtelijke ordening? (algemeen).

De Perspectievennota Verkeer en Vervoer is een tussenstap op weg naar het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en vormt een discussiestuk waarin de belangrijkste vraagstukken en mogelijke oplossingen voor de verkeers- en vervoersproblematiek in de toekomst bijeen zijn gebracht. Het biedt een agenda voor de discussie voor het NVVP.

De Startnota Ruimtelijke Ordening bevat de strategische uitgangspunten voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland in Europees perspectief. Deze uitgangspunten voor beleid bieden een lange termijn-perspectief voor de nog uit te brengen sectorale beleidsnota's met ruimtelijke relevantie. De concrete uitwerking van de Startnota is in die sectorale nota's aan de orde.

Het NVVP is één van de sectorale nota's waarin de uitgangspunten van de Startnota uitgewerkt moeten worden.

230

Kan worden aangegeven wat de perspectievennota aan nieuwe inzichten biedt ten opzichte van wat al in gang is gezet? (algemeen).

De Perspectievennota onderscheidt zich in tenminste twee opzichten van de eerder bestaande inzichten en datgene wat reeds in gang gezet is. Het tijdsperspectief ligt verder en breedte waarin binnen de perspectievennota aangekeken is tegen kansen en mogelijkheden om het verkeers- en vervoersbeleid te verbeteren. Inhoudelijk is de vernieuwing vooral te vinden in het versterken van zelfsturende mechanismen binnen het verkeer- en vervoerssysteem (door verfijning van het prijsinstrumentarium), betere en slimmere benutting en het wegnemen van inconsistenties in de verdeling van taken, bevoegdheden en middelen tussen bestuurlijke partijen.

Dat neemt niet weg dat in belangrijke mate ook wordt voortgebouwd op eerder opgedane inzichten en reeds ingezet beleid.