

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 oktober 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen.

De door de regering gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Pater-van der Meer

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Rehwinkel (PvdA), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (LN), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schonewille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Tichelaar (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Vacature (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Vacature (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (LN), T. De Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

1¹

Op de VN-top duurzame ontwikkeling is een aantal concrete afspraken gemaakt op het terrein van water. Wat gaat de het ministerie van Verkeer en Waterstaat doen met de afspraken gemaakt in Johannesburg? Welke consequenties hebben de uitwerkingen van de afspraken voor de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

Water was één van de 5 hoofdthema's van de VN-Top en heeft als zodanig veel aandacht gekregen in de onderhandelingen. De onderhandelingen voor water zijn goed verlopen en hebben op een aantal terreinen nieuwe impulsen opgeleverd. Zo zijn er onder andere doelstellingen gekomen voor drinkwater en sanitatie (aantal mensen dat geen toegang heeft tot behoorlijke, veilige voorzieningen dient in 2015 gehalveerd te zijn), voor het herstel van visbestanden en het bereiken van een duurzame visserij, en voor het opstellen van integraal waterbeheer en waterefficiëncy plannen. Verder is ook bij de ontwikkeling en inventarisatie van partnerships een duidelijke focus op water gericht geweest. Met name het EU waterinitiatief heeft veel politieke aandacht gekregen tijdens deze conferentie. Nederland heeft toegezegd actief te zullen participeren in de follow-up van deze VN-Top en partnerships in het bijzonder. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal zich in de uitwerking van de afspraken aangaande water uit het implementatieplan en de partnerships actief opstellen en daartoe participeren in een interdepartementale follow-up structuur die momenteel wordt opgezet onder regie van BZ. Bij de implementatie kan het interdepartementale Programma over de buitenlandse waterinzet Partners voor water een belangrijke rol spelen. De uitwerking van de afspraken in Johannesburg hebben voorsnog geen consequenties voor de begroting van V&W.

2

Hoeveel geld is er beschikbaar voor de vergrote Gebundelde Doeluitkering (GDU) en hoeveel geld bespaart het Rijk op de gedecentraliseerde projecten?

Voor de komende begrotingsperiode 2003–2007 zijn de volgende begrotingsbedragen voor de Gebundelde Doeluitkering beschikbaar:

2003	2004	2005	2006	2007
485	315	271	254	275

Deze op pagina 52 van de rijksbegroting van het Infrastructuurfonds vermelde bedragen omvatten zowel de oude GDU-regeling (tot € 11,4/f 25 mln) als de verhoogde GDU-regeling tot € 225 mln. In het bedrag van het jaar 2003 is een bedrag van € 60 mln opgenomen als laatste jaar van de zogenaamde SWAB-impuls van de GDU-regeling tot € 11,4 mln. De beschikbaarstelling van de GDU-gelden, in plaats van projectgebonden subsidies, is een budgettair neutrale verschuiving en levert derhalve voor het Rijk geen besparing op.

3

Welke multimodale knooppunten zijn er buiten het MTC-Valburg gepland?

Multimodale knooppunten worden niet door het Rijk gepland. Het totstandkomen ervan is in belangrijke mate afhankelijk van initiatieven vanuit de markt. Die heeft het beste zicht op de behoefte aan overslagvoorzieningen in een bepaald gebied. De lokale en provinciale overheden beoordelen of initiatieven passen binnen de streek- en bestemmingsplannen en toetsen of ze voldoen aan de (maatschappelijke) randvoorwaarden. In voorkomende gevallen heeft het Rijk via de subsidie-

¹ Zie ook kamerstuk 28 600 XII/A, nr. 5.

voorwaarden van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals een toetsende rol bij private initiatieven. In het kader van deze regeling is inmiddels aan 7 projecten een investeringssubsidie voor de realisatie of uitbreiding van een terminal toegekend. Deze terminals zijn weergegeven op de terminalkaart in het MIT projectenboek (p. 55). 3 aanvragen voor een subsidie zijn nog in behandeling.

4

Wat zijn de resultaten van regionale multimodale coördinaties adviescentra (MCA's)?

Sinds 1998 is het MCA Brabant operationeel. Twee andere MCA's – West Nederland en Oost Nederland – zijn in oprichting. MCA Brabant heeft goede resultaten geboekt. Uit een onafhankelijke audit is gebleken dat het MCA een onafhankelijke, deskundige en intermediaire rol heeft verworven. De activiteiten van het MCA hebben ertoe geleid dat publieke en private partijen in Noord-Brabant samenwerken bij de vormgeving van het multimodale vervoer in de provincie; in korte tijd zijn vele activiteiten op het gebied van multimodaal vervoer geïnitieerd waardoor het thema op de kaart van Noord-Brabant staat en in de praktijk is verankerd.

5

Waarom wordt de subsidieregeling ten behoeve van stimulering, coördinatie en uitvoering van schipperszorg ingekrompen en de subsidie-regeling schipperszorg binnenvaart beëindigd?

In het Strategisch Akkoord is een subsidietaakstelling opgenomen als gevolg waarvan veel subsidieregelingen dienen te worden beperkt dan wel stopgezet. Dit heeft voor mijn ministerie onder andere tot gevolg dat met ingang van 2004 voor subsidies ten behoeve van stimulering, coördinatie en uitvoering van schipperszorg minder geld beschikbaar is en de subsidieregeling met ingang van 2005 wordt beëindigd. Over de wijze waarop en het tempo waarin de subsidie wordt afgebouwd, wordt nog met de betrokken instellingen overlegd. Voorafgaand daaraan heb ik de instellingen gevraagd om hun zienswijze over de maatregel kenbaar te maken.

6

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de zogenaamde «Dijsselbloem-gelden» die bestemd zijn voor de zuidelijke en oostelijke provincies, zoals verwoord in het amendement 28 000A, nr. 8?

In december 2001 en april 2002 zijn de zuidelijke en oostelijke provincies (inclusief de betreffende kaderwetgebieden) aangeschreven over de mogelijkheid tot instelling van regionale mobiliteitsfondsen, met daarbij een overzicht van de eisen waaraan voldaan moet worden voordat het rijk tot storting van gelden overgaat. De provincie Overijssel heeft inmiddels een concreet verzoek gedaan voor storting van rijks gelden in hun mobiliteitsfonds. In dit geval is echter nog niet voldaan aan de gestelde eisen. Vanuit de overige zuidelijke en oostelijke regio's zijn nog geen stortingsverzoeken gedaan.

7

Zijn de bezuinigingen zoals afgesproken in het strategisch akkoord allen reeds verwerkt in deze begroting?

De bezuinigingen, zoals deze bekend zijn gemaakt in het Strategisch Akkoord, zijn volledig doorvertaald in de begroting. Voor de specifieke bedragen verwijs ik u graag naar de verdiepingsbijlage van de desbetreffende artikelen.

Naast de bezuinigingen uit het Strategisch Akkoord heeft V&W nog een additionele subsidietaakstelling (€ 70 miljoen) gekregen. Het te bezuinigen bedrag is volledig ingeboekt op artikel 7. Samen met vertegenwoordigers van decentrale overheden wordt gezocht naar oplossingen om deze additionele taakstelling op te vangen. Dit zal dan ten koste gaan van andere artikelen op de V&W-begroting. Daarnaast wordt overwogen de exploitatie- en investeringssubsidies aan lokale overheden ten dele versneld te ontschotten. Door middel van een brief wordt u binnenkort ingelicht over de resultaten van de gesprekken met de decentrale overheden.

8

Hoeveel bedraagt de CO₂-uitstoot vanuit de verkeer- en vervoersector in 2006 en 2010? In hoeverre is er sprake van een verandering van de CO₂-uitstoot vanuit deze sector als gevolg van de beleidsveranderingen door het strategisch akkoord?

In de Evaluatienota Klimaatbeleid (februari 2002) is een inschatting gegeven van de CO₂-emissies per sector in 2010. Voor de verkeer- en vervoersector wordt daarin een CO₂-uitstoot van 37,2 Mton in 2010 genoemd. Een raming voor het jaar 2006 is niet gegeven. In het jaar 2000 bedroeg de CO₂-uitstoot voor de verkeer- en vervoersector 35 Mton. Als gevolg van de beleidsveranderingen door het strategisch akkoord is er sprake van een toename van de CO₂-uitstoot door de sector verkeer en vervoer. Deze beleidsveranderingen betreffen het voornamelijk schrappen van de kilometerheffing, de teruggave van het «kwartje van Kok», de aanleg van extra wegen en het afschaffen van de energiepremie voor aankoop van zuinige auto's. De sector moet hierdoor rekening houden met een (extra) stijging van de CO₂-emissie van circa 2 Mton. De CO₂-uitstoot in 2010 zal dan zonder aanvullende maatregelen ca. 39,2 Mton bedragen (zie ook antwoord op vraag 213). In november 2002 worden naar verwachting door het RIVM en het ECN nieuwe geactualiseerde cijfers bekend gemaakt.

9

Wat is de invloed van de voorgenomen beëindiging van de stimuleringsregeling voor schone personen- en bestelauto's op de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof en SO₂?

De premieregeling voor schone auto's heeft betrekking op auto's die nu al aan de emissienormen voor NO_x, HC, CO en fijn stof van 2005 voldoen. Deze regeling heeft geen betrekking op auto's die zuiniger zijn en dientengevolge minder CO₂ uitstoten. Ook heeft de regeling geen betrekking op de SO₂-uitstoot van auto's omdat de SO₂-uitstoot van auto's voortkomt uit de zwavel die in de brandstof aanwezig is. Het schrappen van de regeling heeft dus geen invloed op de uitstoot van CO₂ en SO₂. Met de premieregeling voor schone auto's werd beoogd de hogere kosten van auto's, die nu al aan de 2005-eisen voldoen, te compenseren. In de praktijk heeft de te lage premie geen verschuiving naar schonere auto's tot gevolg. Daarmee heeft het schrappen van de regeling dus ook geen invloed op de uitstoot van NO_x en fijn stof door het verkeer. Met het schrappen van de premie schoon draait de koper van een schone auto in het vervolg zelf op voor de hogere kosten en wordt de in het verleden doorgevoerde lastenverlichting voor automobilisten ongedaan gemaakt.

10

Wat is de invloed van de voorgenomen beëindiging van de premieregeling zuinige auto's (met A- en B-label) op de uitstoot van CO₂, NO_x, SO₂ en fijn stof?

De premiereregeling voor zuinige auto's heeft betrekking op auto's die minder brandstof gebruiken en dientengevolge minder CO₂ uitstoten. De regeling heeft geen betrekking op auto's die minder NO_x- of fijn stof uitstoten. Auto's die minder brandstof verbruiken stoten wel evenredig minder zwavel uit. Het zwavelgehalte van de huidige autobrandstoffen is echter erg laag. In z'n algemeenheid kan daardoor gesteld worden dat het schrappen van de premiereregeling voor zuinige auto's niet van invloed is op de uitstoot van NO_x, SO₂ en fijn stof. De premiereregeling voor zuinige personenauto's is een maatregel uit de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid. De maatregel staat voor de budgetperiode 2008–2012 geboekt voor 0,1 Mton CO₂-reductie per jaar. Op langere termijn is het effect 0,2 Mton CO₂-reductie per jaar. Wat betreft de mate waarin de premie van 1000 euro voor het A-label en de premie van 500 euro voor het B-label van invloed zijn op verschuiving van het aankoopgedrag lijkt een eerste analyse van verkoopcijfers er op te wijzen dat de premie voor het A-label mogelijk wat effectiever en de premie voor het B-label mogelijk iets minder effectief is dan aanvankelijk ingeschat. Afschaffen van de premiereregeling zal leiden tot een extra CO₂-uitstoot door de sector verkeer en vervoer waarschijnlijk in de orde van grootte van 0,1 Mton.

11

Waarom is er in de beleidsagenda niets opgenomen over fietsbeleid? Wat is de inzet van de regering als het gaat om fietsbeleid?

De beleidsagenda vloeit voort uit de beleidsspeerpunten in het Strategisch Akkoord. Fietsbeleid is geen aandachtspunt in het Strategisch Akkoord. Dit betekent echter niet dat de regering hieraan geen belang hecht. Hoewel fietsbeleid in belangrijke mate een decentrale verantwoordelijkheid is, vervult het rijk een sterke stimulerende en faciliterende rol. Ook heeft het rijk een verantwoordelijkheid als het gaat om de relatie met de hoofdinfrastructuur. In dat kader is bijvoorbeeld € 208,7 miljoen gereserveerd in een periode van 6 jaar (2000–2005) voor fietsenstallingen bij stations. Fietsbeleid valt in de begroting onder het aandachtsveld Korte Ritten van het beleidsveld Mobiliteitsmanagement. Over de beleidsinzet op het gebied van Mobiliteitsmanagement ben ik voornemens u, zoals ik heb aangekondigd in mijn brief van 1 maart 2002, nog dit jaar middels een nota te informeren.

12

Zijn de beschikbare middelen voor het spoor van 300 miljoen euro voldoende om alle verplichtingen binnen het overgangscontract met de NS na te kunnen komen? Kan de regering bij het antwoord op deze vraag ook de zienswijze van de NS betrekken? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie Hofstra c.s. inzake de analyse van storingsoorzaken en bijbehorende effecten op punctualiteit? (Blz. 7, 127)

Het extra bedrag van € 300 miljoen voor goed en tijdig onderhoud heeft betrekking op dat deel van de verplichtingen uit het overgangscontract met NSR, waarbij afspraken zijn gemaakt over de kwaliteit van de infrastructuur en in dat kader een vermindering van het aantal treindienst-aantastende onregelmatigheden en onregelmatigheden bij het instellen van rijwegen met 35 tot 40% in 2005 ten opzichte van het totaal in 2000. Gezien de nu beschikbaar gestelde middelen voor het verrichten van goed en tijdig onderhoud zal tot 2006 het aantal verstoringen met 30 tot 35 procent kunnen zijn afgenomen. NS heeft in haar reactie laten weten verheugd te zijn over de extra € 300 miljoen voor het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van het spoor, maar acht voor een kwaliteits-sprong, naast de intensivering voor onderhoud, het nodig in de komende vier jaar extra investeringen te doen om de punctualiteit- en groei-doel-

stellingen te kunnen realiseren. De stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie Hofstra c.s. is deze, dat Railverkeersleiding is gevraagd om een systeem te ontwikkelen dat het beter mogelijk maakt de oorzaak, veroorzaker en gevolg van verstoringen te registreren en te monitoren, zodat elke partij in de sector dan wordt gestuurd en aangesproken op haar bijdrage aan de totale kwaliteit. Het onderzoek naar een dergelijk systeem is door Railverkeersleiding inmiddels gestart.

13

Het Deltaplan Grote Rivieren wordt in 2005 afgerond. Geldt dit ook voor dijkvak 14 bij Sliedrecht? Wat is de stand van zaken bij dit dijkvak? (blz. 15 en 194)

Het dijkvak 14 evenals de dijkvakken 10 t/m 12 te Sliedrecht, kunnen volgens de planning van het IPO – peildatum 1 april 2002 – niet eerder dan eind 2004 veilig zijn. De voortgang van de werkzaamheden te Sliedrecht is echter in sterke mate afhankelijk van het verloop in diverse procedures. Mogelijk zullen dit najaar of voorjaar 2003 uitspraken op diverse niveaus volgen. Het betreft: Europese Commissie inzake de ingebrekestelling van de MER-plicht, Hoge Raad inzake onteigening en Raad van State inzake het verlenen van een Wbr-vergunning. Pas nadat de genoemde procedures – met een voor het in uitvoering nemen positief resultaat – doorlopen zijn en de gemeente Sliedrecht haar bestemmingsplan voor het dijkvak 14 aangepast heeft, kan daadwerkelijk de uitvoering starten. Het Hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden staat wel in de startblokken om het werk in uitvoering te nemen. Een deel van het werk – dijkvakken 10 t/m 12 – is recent aan een aannemer gegund en de benodigde vergunningen zijn voorzover mogelijk verstrekt.

14

Wat is de stand van zaken rond Project Mainportontwikkeling Rotterdam nu de minister van Verkeer en Waterstaat heeft laten weten dat hij de Tweede Maasvlakte wil aanleggen zonder te wachten op een launching customer en dat hij met het oog hierop het contract met de gemeente Rotterdam open wil breken? (bron: Nieuwsblad Transport van 18 september 2002) (blz. 11 en 62)

In het interview met Nieuwsblad Transport heb ik aangegeven dat ik het idee dat er eerst een launching customer moet zijn voordat de Tweede Maasvlakte kan worden aangelegd een lastig verhaal vind, hoewel ik het doel van risicobeperking onderschrijf. Ik heb daarbij aangegeven hierover te willen spreken (zowel met mijn mede bewindslieden als met Rotterdam). Op korte termijn heb ik hiervoor eerste overleggen met mijn collegae van Financiën, Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en VROM. Hierbij komt ook het door het vorige Kabinet ondertekende Memorandum van Overeenstemming (MvO) aan de orde.

15

Welk bedrag is er in 2003 beschikbaar voor beleidsintensivering? (blz. 1 en 325)

In 2003 zijn geen extra middelen aan de begroting toegevoegd voor beleidsintensivering. Wel is extra geld, middels herprioritering binnen de budgettaire kaders, vrijgemaakt voor een aantal prioriteiten. Dit was noodzakelijk ter dekking van de niet geheel verkregen prijscompensatietranche 2002 (conform het Strategisch Akkoord is slechts 1/4 van de prijscompensatie uitgekeerd). Tevens is ten behoeve van de versnelling van de fileaanpak, vooruitlopend op de inhoud van de enveloppe mobiliteit, circa € 20 miljoen uitgetrokken.

16

In de begroting zijn geen teksten opgenomen over parkeerbeleid. Kan hier toch aandacht aan worden besteed, gezien de rol die parkeerbeleid speelt bij de bereikbaarheid? (blz. 1 en 325)

De verantwoordelijkheid voor het parkeerbeleid ligt in eerste instantie bij de decentrale overheden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hierbij een ondersteunende rol. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het vergaren en verspreiden van kennis, waarbij tevens de internationaal opgedane ervaringen worden betrokken. Deze activiteiten vonden en vinden in nauwe samenwerking met de decentrale overheden plaats en krijgen daarmee de gevraagde aandacht.

17

Op welke wijze wordt de groei van de mobiliteit afgeremd? Welke instrumenten worden met het oog hierop de komende tijd ingezet? (blz. 1 en 325)

Er is geen sprake van een afremming van de groei van de mobiliteit. Centraal blijft staan dat de groei van de mobiliteit wordt geaccommodeerd en dat tegelijkertijd de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving worden verbeterd. Hierbij past een instrumentenmix van benutten, en bouwen – op de langere termijn, niet in deze kabinetsperiode – betalen voor mobiliteit. Dit laat uiteraard onverlet dat in deze kabinetsperiode geen voorstellen te verwachten zijn gericht op invoering van kilometerheffing. Ook zijn hierbij onder meer mobiliteitsmanagement, technologie, normstelling en handhaving van belang.

18

Blijft de besluitvorming van het vorige kabinet aangaande Project Mainportontwikkeling Rotterdam gehandhaafd? Wanneer is het kabinet voornemens het besluit aangaande de financiering van de Tweede Maasvlakte te nemen? (blz. 7)

Ja. Op korte termijn heb ik over het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) overleg met mijn collega's van Financiën, Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en VROM. Hierbij komt ook het door het vorige Kabinet ondertekende Memorandum van Overeenstemming (MvO) aan de orde, met de daarin opgenomen financieringsarrangementen voor de verschillende deelprojecten van PMR (aanleg Maasvlakte II, natuurontwikkeling en bestand Rotterdam Gebied).

19

In de tweede alinea worden vier grote thema's genoemd: wegen, spoor, veiligheid en water. Voor de eerste drie heeft de regering extra budgetten vrijgemaakt. Wat is de extra inzet van het kabinet op het gebied van water? (blz. 7)

Het Kabinet heeft in het Strategisch Akkoord geen extra geld op het gebied van Water uitgetrokken. De extra inzet in het Strategisch Akkoord beperkt zich dan ook tot de thema's wegen, spoor en veiligheid.

20

Wat voor acties worden er ondernomen binnen de publiekscampagne «Nederland leeft met water» om het waterbewustzijn te verhogen? (blz. 7)

Uit eigen onderzoek én uit ervaringen van gemeenten, provincies en waterschappen blijkt, dat de Nederlandse bevolking nog onvoldoende op de hoogte is van de noodzaak, de inhoud en de implicaties van het nieuwe waterbeleid. Het beeld bestaat, dat met de Deltawerken en het Deltaplan

Grote Rivieren ons land het beheer van het watersysteem op orde heeft en met nog hogere dijken en grotere pompen en gemalen gesteld staat voor toekomstige ontwikkelingen. Dit beeld is onjuist in het licht van de zeespiegelstijging, de dalende bodem van Nederland en de toenemende rivierafvoeren en belemmert de implementatie van noodzakelijke maatregelen op lokaal en regionaal niveau. Bestuurders van provincies, waterschappen en gemeenten hebben daarom aangedrongen op een landelijke campagne als een steun in de rug. De campagne moet agendasettend werken, het waterbewustzijn verhogen en de samenhang vergroten in de voorlichting over het waterbeleid. Het rijk en de bestuurlijke partners treffen nu voorbereidingen voor een nationale mediacampagne (start in december 2002/januari 2003) met onder meer de inzet van radio en/of televisiespots ten behoeve van de algemene bewustwording ten aanzien van de (mogelijke) risico's (versterking sense of urgency). – Via internet (www.nederlandleeftmetwater.nl) en brochuremateriaal worden achtergronden en noodzaak van het beleid gecommuniceerd. – Via internet en een centraal informatienummer (ism Postbus 51) kunnen geïnteresseerden vragen stellen en gerichte informatie opvragen. – Voor bestuurlijke partners (gemeenten, waterschappen, provincies) zijn en komen campagnemiddelen beschikbaar om het waterbeleid uit te dragen in hun voorlichtingsactiviteiten naar bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in hun gebieden. – Ook in de voorlichting over concrete waterprojecten wordt, indien relevant, campagnemateriaal gebruikt.

21

In de begroting wordt gesproken van een beleidsintensivering van ruim 800 miljoen euro. In welke jaren welke bedragen naar welke modaliteiten gaan? (blz. 7)

Met de in de begroting opgenomen beleidsintensivering van ruim € 800 miljoen wordt bedoeld op de inhoud van de enveloppe mobiliteit (tabel 5 van bijlage 1 van het Strategisch Akkoord). De enveloppe wordt als volgt verdeeld:

Mobiliteit	2004	2005	2006	Totaal
t/m 2006				
1. Totaal enveloppe	140	270	410	820
2. Externe Veiligheid	20	30	50	100
Rest voor mobiliteit (excl. externe veiligheid)	120	240	360	720
Verdeling/besteding:				
3. Wegen/files HWN	20	140	260	420
4. Onderhoud Spoor	100	100	100	300

22

Wanneer worden de extra middelen ten bedrage van 820 miljoen euro toegevoegd aan de begroting? (blz. 7)

De extra middelen zullen, conform het Strategisch Akkoord, voor het eerst in het jaar 2004 in de Verkeer en Waterstaat-begroting worden opgenomen. Dit houdt in dat de toevoeging niet via een nota van wijziging op de begroting 2003 zal geschieden, maar bij de begrotingsvoorbereiding 2004 wordt meegenomen.

23

Waarom is er voor «goed en tijdig onderhoud van het spoor» 300 miljoen euro uitgetrokken? Komt er later meer geld beschikbaar? (blz. 7)

Dit bedrag is in het strategisch akkoord opgenomen als belangrijke prioriteit. Het extra budget is bepaald door de beschikbare middelen van dit Kabinet voor beleidsintensivering op het gebied van mobiliteit. Daarbij moest gelet op de beperkt beschikbare middelen een keus gemaakt worden. In totaal gaat het om een bedrag van 500 miljoen euro voor de periode tot en met 2010.

24

Hoe wordt versnelling door publiek-private samenwerking (PPS) beoogd als er thans maar beperkte voortgang wordt geboekt met PPS-projecten op rijksniveau, zoals vermeld staat in het rapport van de Algemene Rekenkamer «Nieuwe financiële instrumenten in publiek-private samenwerking»? (blz. 7)

Versnelling van een project door Publiek Private Samenwerking is niet het primaire doel van PPS. Doelstelling van PPS is het realiseren van meerwaarde ten opzichte van andere (traditionele) uitvoering bij een project. Het gaat uiteindelijk om meer kwaliteit voor dezelfde prijs of eenzelfde kwaliteit voor een lagere prijs. Versnelling van een project kan daarbij een vorm van meerwaarde zijn. De aanpak van het Rijk met betrekking tot PPS is gericht op – binnen een aantal uitgangspunten – gecontroleerde ervaring met PPS op te doen om het beleid verder te kunnen ontwikkelen en breder toe te passen.

25

Kan «te vaak» in de file en «te lang» wachten op het perron uitgedrukt worden in cijfers? Zijn de recente filecijfers een goed handvat? In hoeverre worden de gemeten files en de wachttijden op het perron gebruikt om beleid te toetsen en te verantwoorden? (blz. 7)

Voor het spoor is punctualiteit een key-performance-indicator krachtens de concessiewet. In het door het vorige kabinet opgestelde NVVP was een doelstelling van 60 km/uur op het autosnelwegennet tijdens het drukste spitsuur opgenomen. In het kader van de opstelling van het nieuwe NVVP wordt deze doelstelling opnieuw bezien.

26

Hoeveel kost het teruggeven van het zogenaamde kwartje van Kok? Wat is de belastingsderving voor de rijksoverheid? Hoeveel benzine kan een automobilist gemiddeld extra tanken als hij/zij dat kwartje terugkrijgt? (blz. 7)

Met de teruggave van het zogenaamde kwartje van Kok op de brandstofaccijns is (vanaf 2004) een bedrag van € 0,5 miljard per jaar gemoeid (belastingderving voor de rijksoverheid). Accijnzen worden geheven bij de oliemaatschappijen. De overheid kan derhalve niet garanderen dat de teruggave van het kwartje van Kok leidt tot een blijvende verlaging van de benzineprijs aan de pomp en niet ten goede komt aan de pomphouders. De verwachting is echter, gezien de inspanning van de brancheorganisaties tot teruggave van het kwartje van Kok, dat de pomphouders af zullen zien van het opsouperen van de accijnsverlaging (om daarmee hun eigen winstmarge te verhogen). Hoe groot het voordeel voor een automobilist bedraagt, is – naast het verschil in pompprijs – bovenal afhankelijk van zijn rij- en tankgedrag. Overigens zal de automobilist de verlaging van de brandstofaccijns niet één op één omzetten in extra liters benzine.

27

Hoe wordt gegarandeerd dat de teruggave van het kwartje van Kok aan de pomp leidt tot een blijvende verlaging van de brandstofprijzen en niet ten

Zie antwoord vraag 26.

28

Wat is de invloed van de voorgenomen accijnsverlaging als gevolg van de teruggave van het kwartje van Kok op de uitstoot van CO₂ en NO_x en op de doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet? (blz. 7)

De teruggave van het kwartje van Kok maakt deel uit van het lasten-verlichtingspakket van het kabinet. Afhankelijk van de mate waarin de automobilist er voor zou kiezen om zijn voordeel om te zetten in extra kilometers heeft het een toename van mobiliteit tot gevolg (en daarmee samenhangend ook van de uitstoot CO₂ en NO_x). Dit leidt echter niet zonder meer tot een overall toename van de congestieproblematiek, aangezien het kabinet eveneens éxtra inzet pleegt op bouwen en benutten (naast de wegverbredingen en nieuwe verbindingen die al op het programma stonden).

29

Waarom worden de middelen, die waren gereserveerd voor kilometerheffing, niet ingezet voor filebestrijding? Wordt hiermee de NVVP-trits benutten, bouwen, beprijzen losgelaten, waarbij beprijzing voor 40% bijdraagt aan het oplossen van files? (blz. 7)

De gelden die voor de kilometerheffing waren gereserveerd, worden nu ten bate van het gehele infrastructuurprogramma aangewend. Op de korte termijn worden de ergste vervoersknelpunten aangepakt. Zo wordt er via de spoedwet wegverbreding voorzien in het versnelde aanbod van extra spitscapaciteit voor de weg. Wat de NVVP-trits betreft verwijs ik naar het herziene Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, waarover u seperaat zult worden geïnformeerd.

30

De komende jaren worden geen middelen vrijgemaakt voor de voorbereiding van een kilometerheffing. Dat is pas aan de orde als de bereikbaarheid over weg en openbaar vervoer aanzienlijk is verbeterd. Wat wordt verstaan onder aanzienlijk? Bij welke verbetering van de bereikbaarheid over de weg en het openbaar vervoer is de voorbereiding van een kilometerheffing aan de orde? Aan de hand van welke gegevens wordt deze verbetering bepaald? Worden de eerste voorbereidende maatregelen voor de invoering van een kilometerheffing pas getroffen op het moment dat die aanzienlijke verbetering is geconstateerd? Zo ja, wordt dan wel adequaat geanticipeerd op de mogelijkheid dit beprijzingsinstrument in te zetten? (blz. 7)

De eventuele inzet van een beprijzingsinstrument op de langere termijn zal nog in overleg met de Kamer worden vastgesteld in het kader van een herzien Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Dan zal worden gezien of en onder welke voorwaarden en op welk moment kan worden overgaan tot betalen voor mobiliteit.

31

Wat zijn de mogelijkheden om in deze kabinetsperiode een proef met de kilometerheffing uit te voeren, zodat, mocht invoering te zijner tijd gewenst zijn, de techniek beschikbaar en getest is? Is de regering bereid tot een dergelijke proef? (blz. 7)

In het strategisch akkoord is aangegeven dat déze kabinetsperiode geen geld wordt uitgegeven voor de voorbereiding van de invoering van een kilometerheffing. In overeenstemming hiermee zijn voor een proef met kilometerheffing in deze kabinetsperiode geen middelen gereserveerd. Mocht te zijner tijd toch besloten worden tot invoeren van een soortgelijke heffing, zal eenvoudiger gebruik gemaakt kunnen worden van de zich snel ontwikkelende technische mogelijkheden.

32

Wat zijn de criteria om een financieel gunstig moment te bepalen voor de beursgang van Schiphol? (blz. 7)

Het kabinet heeft het voornemen geuit om een financieel opportuun moment af te wachten voor de beursgang. Dit betekent niet dat de Staat een specifiek koersdoel voor ogen heeft. Met een «financieel opportuun moment» wordt dan ook niet een bepaalde stand van de AEX bedoeld. Het is niet goed mogelijk om een opportuun moment op basis van eenduidige criteria te identificeren. Waar het met name om gaat is dat de markt-omstandigheden de mogelijkheid moet bieden om een groot pakket aandelen op de beurs te plaatsen tegen redelijke voorwaarden. Uiteraard kunnen aandelen altijd wel geplaatst worden, maar een inschatting zal gemaakt moeten worden of de prijs waartegen plaatsing mogelijk is min of meer correspondeert met een nog nader te bepalen inschatting van de waarde die de Staat als aandeelhouder van de onderneming heeft. Een algemeen slecht emissieklimaat (geringe vraag in de markt), bijvoorbeeld veroorzaakt door grote onzekerheden of slechte macro-economische vooruitzichten, kan een reden zijn dat plaatsing tegen redelijke voorwaarden niet haalbaar lijkt.

Het gaat echter om de specifieke propositie voor investeerders. De vraag naar aandelen van luchthavens kan afwijken van de vraag naar aandelen in andere sectoren. Dit is een gebruikelijke procedure, die de Staat bij de totstandkoming van een beursgang hanteert.

33

Kan een overzicht worden gegeven van wat de afgelopen jaren de uitgaven waren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door de aanzienlijke financiële risico's, die inherent zijn aan grote projecten als HSL-Zuid en Betuweroute? (blz. 7)

In het kader van de gewijzigde Procedureregeling Grote projecten wordt elk half jaar door middel van voortgangsrapportages HSL-Zuid en BR aan de Kamer gerapporteerd over de uitputting van de post Onvoorzien binnen het budget van de Grote Projecten. Daarmee wordt inzicht gegeven in de uitgaven voor onvoorziene situaties met financiële gevolgen. Overigens staat de openbare informatievoorziening over financiële risico's op gespannen voet met het waarborgen van een goede onderhandelingspositie van de staat in het contact met derde partijen, zoals aannemers. Daarom heb ik onlangs voorgesteld de Kamer in vertrouwelijke overleggen nader te informeren over de omvang van de risico's.

34

In hoeverre is de verwachting dat met private financieringsbronnen aanvullende middelen kunnen worden gegenereerd voor infrastructuur realistisch te noemen, mede in het licht van de economische ontwikkelingen? (blz. 7)

Het is realistisch te veronderstellen dat tolheffing een financieringsbron kan zijn, ondanks de economische ontwikkelingen, voor infrastructuur zoals bijvoorbeeld de A4 Delft-Schiedam, de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom en de Tweede Coentunnel. De basis voor het heffen van tol is

gelegen in de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit. Niet uit te sluiten valt dat ook op andere wijze, via het creëren van meerwaarde, private financiering ter beschikking komt. Dat hangt sterk af van de creativiteit van marktpartijen.

35

In hoeverre bestaat er verband tussen de halvering van het aanlegbudget voor vaarwegen en de investeringstoename bij de grote projecten (Betuweroute, HSL, e.a.)? (blz. 7)

Er is geen sprake van een halvering van het beschikbare aanlegbudget voor vaarwegen. De verdeling van de financiële middelen voor het aanlegbudget voor de vaarwegen over de diverse jaren is zoveel mogelijk afgestemd op de te verwachten fasering van de realisatie van de projecten en niet andersom. Veel van de nu in uitvoering zijnde projecten worden opgeleverd in de periode tot 2005, maar daarna zullen nieuwe projecten starten die nu in de planstudiefase zijn. Pas bij afronding van deze studies en de bijbehorende te doorlopen procedures zullen die projecten zichtbaar worden in de realisatietabel.

Zoals in het MIT projectenboek 2003 is te zien, hebben er geen inhoudelijke wijzigingen in deze programmering plaatsgevonden ten opzichte van het MIT 2002. Van een verband, zoals dat in de vraag wordt gesteld, is dus geen sprake.

36

Hoeveel geld wordt de komende jaren besteed aan het dekken van overschrijdingen van infrastructuurprojecten? (blz. 8)

Zoals reeds uit de voortgangsrapportages Hogesnelheidslijn en de Betuweroute, die periodiek naar de kamer worden verstuurd, blijkt zijn er risico's bij de uitvoering van deze projecten aanwezig. Anticiperend hierop zijn in de begroting aan artikel IF 01.02 middelen opgenomen aan het spoorprogramma, in verband met het afdekking van risico's grote spoorprojecten.

37

Kan met kwantitatieve gegevens worden aangegeven wat de op deze pagina genoemde benuttingsmaatregelen opleveren? (blz. 8)

Gelet op de positieve ervaringen met de reeds uitgevoerde spitsstroken (A27, A28, A50, A4) tot nu toe in termen van een betere doorstroming ben ik positief gestemd ten aanzien van de effecten van genoemde extra spitsstroken. Pers spitsstrook zal twee jaar na openstelling een evaluatie plaatsvinden rond de effecten.

38

Welke afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en regionale partijen (overheden en anderen) met betrekking tot de aanleg van de A2 in Maastricht, de A4 Midden-Delfland en de Hanzelijn? (blz. 8)

* A2 in Maastricht

Er zal begin november een intentie-overeenkomst worden gesloten tussen de gemeenten Maastricht en Meerssen, de provincie en de betrokken ministeries. In deze overeenkomst worden procesafspraken gemaakt over de te volgen procedure, de financiering en de gebiedsontwikkeling. Het streven is om in 2006 of zoveel eerder als mogelijk het tracébesluit vast te stellen en de financiering verzekerd te hebben.

* A4 Midden-Delfland

In de BOR-overeenkomsten met Haaglanden en de regio Rotterdam zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het realiseren van de A4 Midden-Delfland middels een publiek-private samenwerkingsconstructie. Hiervoor is voorshands indicatief € 113 miljoen gereserveerd (prijsspeil 2000). De stuurgroep IODS (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in oktober 2001 een rapportage aangeboden waarin een integraal voorstel is uitgewerkt voor een verantwoord in de omgeving ingepaste A4 Midden-Delfland. U bent hierover door de minister bij brief van 23 oktober 2001 geïnformeerd. Het plan IODS is in het Nota-overleg over het MIT-2002 besproken. Naar aanleiding van deze bespreking heeft de minister de voorzitter van de stuurgroep IODS (gedeputeerde Norder) gevraagd of hij de verdere uitwerking van het project IODS op zich wil nemen. De heer Norder heeft hiermee inmiddels een aanvang gemaakt. Binnenkort zal ik een beslissing nemen over hoe verder te gaan met de planstudie. Ik zal u daarover uiteraard informeren.

* Hanzelijn

De Hanzelijn is opgenomen in de afspraken die het Kabinet in 1998 met het Noorden heeft gemaakt (Langman-akkoord). Daarin wordt als streefdatum voor de realisatie 2007 aangegeven. Vanaf het MIT 2001 is 2009 als jaar van realisatie aangegeven. In het MIT 2003 is dit om budgettaire redenen verschoven naar 2014.

39

De regering stelt veel vertrouwen in PPS voor de aanleg van de A4-Midden Delfland en de ondertunneling van de A2 bij Maastricht. Wat zijn de consequenties als PPS niet aan de verwachtingen voldoet? (blz. 8)

Vooralsnog ga ik er van uit dat het om een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen gaat, inclusief het bedrijfsleven, om de gemaakte afspraken na te komen. Daar gaan we nu ook met zijn allen aan werken. Zoals ik u eerder heb toegezegd zal ik u informeren over de voortgang.

40

Welke reikwijdte heeft de spoedwet wegverbreding? Is de spoedwet mogelijk ook voor andere projecten inzetbaar? Hoe staat het met de voortgang van de spoedwet? (blz. 8)

In de bij het wetsvoorstel behorende bijlage zijn de projecten opgesomd die worden gerealiseerd op basis van de Spoedwet wegverbreding. Die bijlage bepaalt dus de reikwijdte van de Spoedwet wegverbreding. Het wetsvoorstel maakt het mogelijk de bijlage te wijzigen bij algemene maatregel van bestuur. Wijziging kan slechts betrekking hebben op onderdelen van de reeds in de bijlage opgenomen wegaanpassingsprojecten. Het wetsvoorstel is op 27 september door de ministerraad aanvaard en inmiddels aanhangig bij de Raad van State.

41

Zal de spoedwet wegverbreding de huidige tracé/mer-procedures vervangen of betekent de spoedwet een stroomlijning van de huidige procedures, zoals het weglaten van inspraakrondes en verkenningsstudies? Welke aanpassing van Europese- en nationale regelgeving zal met de spoedwet gepaard gaan? (blz. 8)

Het wetsvoorstel kent een eigen procedureregeling, gericht op het tot stand komen van wegaanpassingsbesluiten. De Tracéwet is op de desbetreffende wegaanpassingsprojecten niet van toepassing. Het wetsvoorstel brengt geen verandering met betrekking tot de m.e.r.-procedures. Het

wetsvoorstel brengt een stroomlijning van procedures met zich. De Europese regelgeving blijft van toepassing ten aanzien van de totstandkoming van wegaanpassingsbesluiten.

42

Aan welke (verdere) stroomlijning van interne procedures en besluitvorming binnen de rijksoverheid wordt concreet gedacht? Moet uit dit voorname worden afgeleid dat de recente aanpassing van de relevante wetgeving (met name de Tracéwet) niet toereikend is? Is die aanpassing al geëvalueerd? Zo nee, is dat geen voorwaarde voor verdere aanpassingen? (blz. 8)

Wat betreft de stroomlijning van interne procedures en besluitvorming binnen de rijksoverheid wordt gedacht aan stroomlijning van intra- en interdepartementale procedures. Zo wordt onder andere het Spelregelkader Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport herzien. Geconcludeerd is dat de herziening van de Tracéwet met betrekking tot vereenvoudiging en bespoediging van procedures inderdaad niet toereikend is voor het met spoed realiseren van de onder de Spoedwet wegverbreding vallende projecten. De Tracéwet wordt op dit moment geëvalueerd. Op de resultaten van die evaluatie kon niet worden gewacht voor zover het gaat om de bestrijding van fileknelpunten door het realiseren van de onder de Spoedwet vallende wegaanpassingsprojecten. De besluitvormingsprocedures zullen echter blijvend worden getoetst op hun effectiviteit en efficiency.

43

Wat houden de nieuwe verbredings- en benuttingsvoorstellen in? Kan er per project een beschrijving worden gegeven? Hoeveel geld is er per project uitgetrokken? Bevat het naar de Raad van State gestuurde wetsvoorstel concrete projecten? Wat betekent het, wanneer de Kamer wijziging in de keuze van de projecten aanbrengt? Welke verbredings- en benuttingsvoorstellen zijn compleet nieuw en welke zijn eerder opgenomen in het MIT-projectenboek (verkenning/planstudie)? Met andere woorden, zijn er ook voorstellen waaraan geen studie/verkenning vooraf gegaan is? (blz. 8)

De projecten zijn geselecteerd op- relatie met een knelpunt uit de file top 50- beschikbaar budget – realisatietermijn. Een keuze van andere projecten betekent dat de samenhang in het pakket verstoord kan worden. In ieder geval zal dit een vertraging in de uitvoering tot gevolg hebben. Het budget is taakstellend op pakketniveau. De presentatie op pakketniveau is erop gericht mee- en tegenvallers op te vangen.

44

Waarop is de keuze van de locatie van de aan te leggen spitsstroken gebaseerd? (blz. 8)

De projecten zijn geselecteerd op basis van de relatie met een knelpunt uit de file top 50, het beschikbare budget en de realisatietermijn.

45

Kunnen de extra spitsstroken die zullen worden aangelegd in de toekomst ook – wellicht afwisselend – worden ingezet als doelgroepstroken? Is het mogelijk om de aan te leggen spitsstroken structureel open te stellen voor verkeer? (blz. 8)

Openstellen van spitsstroken voor specifieke doelgroepen ligt niet voor de hand omdat het voordeel van de doelgroep niet opweegt tegen het nadeel van het overige verkeer. Spitsstroken zijn er op gericht de tijdelijke piek in

het aanbod tijdens de spitsperiode beter te verwerken. Structurele openstelling schiet hieraan voorbij. Structurele openstelling vraagt andere procedures en maatregelen en kan dan niet op deze termijn gerealiseerd worden.

46

In welke mate zal de doorstroming in 2006 zijn verbeterd op de trajecten waar bestaande verbredingen worden afgerond en nieuwe spitsstroken worden aangelegd? In welke mate zal de doorstroming op lange termijn (ná 2006) zijn verbeterd op de trajecten waar bestaande verbredingen worden afgerond en nieuwe spitsstroken worden aangelegd? (blz. 8)

Door verbreding of aanleg van een spitsstrook neemt de capaciteit ter plaatse toe met zo'n 1500 voertuigen per uur. De uiteindelijke capaciteitsvergroting is mede afhankelijk van de capaciteit op de aansluitende wegvakken. Als gevolg daarvan zal de doorstroming in en na 2006 ter plaatse verbeteren.

47

Kan er per traject een overzicht gegeven worden wat de geluidsbelasting is in bebouwd gebied langs de trajecten waar een wegverbreding wordt uitgevoerd of een spitsstrook wordt aangelegd? Met hoeveel dB zal de belasting hier toenemen, gemeten over 1 etmaal en gemeten tijdens de ochtend- en avondspits? (blz. 8)

Op dit moment is nog geen overzicht te geven van de geluidbelasting langs de trajecten waar spitsstroken worden aangelegd. In het kader van de speedwet zult u hierover nader worden geïnformeerd.

48

Hoe groot is het rendement van de investeringen om de knelpunten in het hoofdwegennet aan te pakken, mede gezien de latente vraag naar vervoer over het wegennet? (blz. 8)

Realisatie van spitsstroken leidt tot een betere doorstroming ter plaatse. Verbeteringen in de doorstroming kan altijd van invloed zijn op de latente vraag. Bij de selectie van de projecten is zoveel mogelijk rekening gehouden met dit fenomeen, namelijk door doorgaand verkeer te faciliteren. Naar verwachting is het effect op de latente vraag daardoor gering.

49

Waarom is er voornamelijk gekozen voor benutting en verbreding van wegen in de Randstad? (blz. 8)

Gezien de criteria die zijn gehanteerd (zie ook antwoord op vraag 44) wordt een groot deel van de projecten gerealiseerd in de Randstad.

50

Aan de hand van welke gegevens wordt bepaald dat de capaciteit van de wegen is toegenomen? Welke capaciteitstoename zal er in 2006 zijn bereikt? (blz. 8)

Het aantal voertuigen dat gedurende een bepaalde tijdseenheid over een wegvak kan worden afgewikkeld bepaalt de capaciteit. Door gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook tijdens de spitsuren zal de capaciteit op dat moment zo'n 1500 voertuigen per uur groter zijn dan in de huidige situatie.

51

Hoe kan nauwkeurig worden vastgesteld of spitsstroken niet leiden tot het verplaatsen van knelpunten? In hoeverre wordt hierbij rekening gehouden met het feit dat veel knelpunten op autosnelwegen ontstaan door de congestie in de steden? (blz. 8)

Dit is een terecht punt van aandacht. Daarom is bij de selectie van de locaties onder meer gekeken naar de capaciteit van opvolgende wegvakken en zullen ook met andere wegbeheerders afspraken moeten worden gemaakt. Dit om nieuwe knelpunten te voorkomen.

52

Wat houdt de uitspraak in dat de betrouwbaarheid van het weggebruik over vier jaar voor de automobilist sterk is gestegen? Hoe wordt dit gemeten en welke concrete afrekenbare doelstelling wordt er gehanteerd? (blz. 8)

De betrouwbaarheid is toegenomen als de file lokaties uit de huidige top 50 minder dan wel kortere files kennen én als weggebruikers beter geïnformeerd worden over files, wegwerkzaamheden en incidenten. Dit zal periodiek worden gemeten met fileregistratie en een gebruikersonderzoek. Overigens zal ik in het komende NVVP nader ingaan op het begrip betrouwbaarheid van het weggebruik.

53

De regering streeft naar een snellere afhandeling van ongelukken op de weg. Hoe verhoudt zich dit met de ontwikkeling dat bergers met zwaar materieel hun werkzaamheden gaan staken?. Kan de minister antwoord geven op de kamervragen, gesteld door de leden Alblas en Oplaat over de problemen rond bergingsmaatschappijen? (blz. 8 en 326)

De beoogde versnelling wordt gerealiseerd door de aanbevelingen van het aan u toegezonden Evaluatierapport Incident Management verder uit te werken tot concrete acties. Ik ga er op dit moment van uit dat ik u begin volgend jaar kan informeren over de mogelijke verbeteringen en de termijn waarop deze verbeteringen kunnen worden uitgevoerd. De beperking van de overlast door personenauto ongevallen vormt daarbij de hoofdmoot (20 000 ongevallen per jaar). Voor de vrachtautoberging (700 gevallen per jaar) is voldoende bergingsmateriaal aanwezig. De versnelling zal daarbij vooral moeten worden gerealiseerd door een betere samenwerking tussen de hulpdiensten. Het antwoord op de kamervragen kunt u binnenkort tegemoet zien.

54

Wat is de invloed van de voorgenomen investeringen in weginfrastructuur op de uitstoot van CO₂ en NO_x en de doorstroming op het hoofdwegenet? (blz. 8)

De invloed van 460 miljoen euro in de komende vier jaren, zal naar verwachting resulteren in een toename van de uitstoot in 2010 van CO₂ met maximaal 0,15 Mton en van NO_x met 0,1 kton. Voor wat betreft de effecten op de doorstroming op het hoofdwegenet, zie antwoord 46.

55

Wat is de invloed van de voorgenomen in- en extensiveringen in het openbaar vervoer op de uitstoot van CO₂ en NO_x en de doorstroming op het hoofdwegenet en het onderliggende wegennet? (blz. 8)

De invloed van de voorgenomen in- en extensiveringen in het openbaar vervoer hebben naar verwachting zulke geringe milieu-effecten dat deze

niet kwantificeerbaar zijn. Ook voor wat betreft het effect op de doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet wordt verwacht dat deze zodanig gering zal zijn dat ze niet kwantificeerbaar zijn.

56

Wat is de invloed van het niet doorgaan van de voorbereiding van de kilometerheffing op de uitstoot van CO₂ en NO_x en op de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet? (blz. 8)

In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid 1999 en de Evaluatienota Klimaatbeleid 2002 is rekening gehouden met een CO₂-reductie van 0,7 à 1,5 Mton in 2010. De reductie van NO_x is begroot op 0,6 à 1,4 kton. Met het staken van de voorbereiding van Kilometerheffing vervallen deze reducties. Bovendien betekent het dat in 2020 de volgende verkeerskundige effecten niet zullen optreden (tenzij er nieuwe instrumenten geïmplementeerd worden die eenzelfde werking hebben): zie bijlage.

Tabel: Verkeerskundige effecten variabele én naar plaats en tijd gedifferentieerde kilometerheffing

	2020	
	Voertuigkilometers	Voertuigverliesuren
Verandering t.o.v. autonome groei		
A) variabele kilometerheffing	– 10%	– 24%
B) variabele + naar plaats en tijd gedifferentieerde kilometerheffing	– 13%	– 49%

57

Waarop is 89% als doel voor 2006 gebaseerd? (blz. 9)

In het Overgangscontract II dat met ingang van 2001 van kracht werd, was voor de punctualiteit eind 2005 als doelstelling opgenomen 92%. Als de punctualiteit 3% of lager zou uitkomen dan de doelstellingen, dan zou dit aanleiding geven tot overleg en bijsturing. Dat is daadwerkelijk aan de orde gekomen in de loop van 2001 toen de punctualiteit uiteindelijk onder de 80% bleef. De NS heeft op basis van die contractuele afspraak een Verbeterplan opgesteld. Bij de tweede verlenging van het Overgangscontract II met ingang van 2002 is dit Verbeterplan onderdeel gaan uitmaken van het contract. Daarmee is het doel voor de punctualiteit eind 2005 bijgesteld naar 89% (het niveau uit het Verbeterplan), zodat de punctualiteit uiteindelijk weer zou uitkomen binnen de marges van het oorspronkelijke Overgangscontract II. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 23, zal de reductie van de verstoringen aan de infrastructuur van 35–40% pas in 2008 aan de orde zijn. In 2006 wordt circa 30% a 35% reductie gehaald. Daardoor is de realisatie van 89% niet geheel zeker, zodat de inschatting is dat in 2006 nu een punctualiteitstreven van 87% aan de orde is.

58

Wat betekent de doelstelling van «35% tot 40% minder storingen aan de infrastructuur in 2006» concreet in aantallen storingen, en zo mogelijk typen storingen? Waarop is dit percentage gebaseerd? (blz. 9)

Tussen de taakorganisaties en NS Reizigers is in 2000 afgesproken dat het aantal storingen in 2005 met 35 tot 40% zal dalen ten opzichte van de realisatie van het jaar 2000. In het jaar 2000 traden in totaal 10 200 storingen op. De afspraak houdt een reductie in van 3500 tot 4000 storingen bij gelijkblijvende duur van een storing. De doelstelling is gebaseerd op de ingeschatte effecten van een set van maatregelen, die zowel de taakorganisaties, als de vervoerder NSR nemen, zoals de invoering van

het onderhoudsrooster, zodat preventief onderhoud mogelijk wordt. Zoals in antwoord op vraag 23 is aangegeven zal in 2008 dit beoogde doel, te weten een vermindering van het aantal storingen met 35–40%, kunnen worden bereikt. Met de beschikbare middelen is in 2006 reeds een reductie van de storingen met 30–35% mogelijk.

59

Worden er bij de nieuwe stations die op pagina 9 worden genoemd ook passeersporen aangelegd, zodat de intercity's ongehinderd hun traject kunnen vervolgen? (blz. 9)

Zoals u bekend is, zal conform de afspraak in het Strategisch Akkoord een plan Beter benutten bestaand spoor worden gepresenteerd door V&W, de taakorganisaties Prorail en de vervoerders. Doel is de betrouwbaarheid van het spoorsysteem te verhogen en de punctualiteit van de treindienst te verbeteren. Binnen het plan wordt bezien bij welke stations passeersporen gewenst zijn.

60

Wat is het voordeel voor de samenleving om aan de ene kant de frequentie van het stadsgewestelijk vervoer op te voeren en aan de andere kant bezuinigingen door te voeren op het stads- en streekvervoer, die verlaging van de frequentie van het stad- en streekvervoer tot gevolg hebben? (blz. 9)

Het is voor het slagen van het verkeers- en vervoersbeleid, en gelet op de krappe financiële situatie, van groot belang om het OV-aanbod, bijvoorbeeld in de vorm van de frequenties van het OV, zo goed mogelijk op de vraag af te stemmen. Dit betekent dat daar, waar de vraag dat vereist, de frequenties zoveel mogelijk moeten worden verhoogd, en daar waar de vraag achterblijft of slechts zeer beperkt is, het aanbod wordt aangepast of de frequenties worden verminderd. De bezuinigingen op het OV dwingen alle overheden, die verantwoordelijk zijn voor het OV, deze afweging grondig te maken.

61

Wat is de planning met betrekking tot de verhoging van frequenties van het treinvervoer in en rond de grote steden? Welke frequentieverhogingen zullen plaatsvinden en wat is de streeffrequentie? (blz. 9)

Als gevolg van de in aanleg zijnde infrastructuur, zoals de HSI-Zuid, projecten in en rond Amsterdam (Amsterdam-Utrecht, Hemboog, Gooiboog, Utrechtboog) en tussen Woerden en Utrecht, wordt de vervoerder in staat gesteld de komende jaren de frequentie te verhogen.

Op lange termijn wordt ingezet op en verdere verhoging van frequenties, zodat een hoogfrequent stop- en sneltreinsysteem ontstaat. Het streefbeeld is daar met name in de Randstad elke 10 minuten een sneltrein en elke 10 minuten een stoptrein. Dit zal echter mede ook bepaald worden door de ontwikkeling van de vervoervraag.

62

Een groot deel van de spoorweginfrastructuur zal de komende twee decennia aan het einde komen van de technische levensduur. Kan de minister inzicht verschaffen in de hoogte van de vervangingsinvesteringen die de komende twee decennia noodzakelijk zijn en niet alleen tot 2006 zoals in de begroting is opgenomen? Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid op het spoor? (blz. 9)

Het vervangen van de bovenbouw is een kostenintensieve operatie die een grote impact heeft op de beschikbaarheid van de infrastructuur.

Afhankelijk van de belastingklasse gaat de bovenbouw tussen de 25 en 40 jaar mee. Vanuit dat gegeven is door Railinfrabeheer een meerjarenplan bovenbouwvernieuwing 2003–2020 opgesteld. In dat plan zijn ook de investeringen van 2006 en later opgenomen. Voor die periode is er jaarlijks een bedrag voor de bovenbouwvernieuwing nodig dat varieert tussen de 100 en 200 miljoen Euro. Gemiddeld zijn de kosten € 150 miljoen per jaar. Het niet tijdig of goed uitvoeren van de bovenbouwvernieuwing heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Daarbij worden gevolgen voor de veiligheid op het spoor uitgesloten door eisen te stellen aan het gebruik en de kwaliteit van de infrastructuur. De veiligheidswaarden die daarbij worden toegepast mogen nooit worden overschreden.

63

Hoe kijkt u aan tegen de visie van infrastructuurbeheerder en de vervoerders dat er de komende vier jaar minimaal 1,8 miljard euro nodig is om de onderhoudsachterstand in te lopen en de benutting te verhogen? (blz. 9)

Het Kabinet heeft in het Strategisch akkoord benutting een dominante rol gegeven en zal dit verder concretiseren in het investeringsplan «Betere benutting bestaand spoor» op dat moment zal de discussie over de achterstand in onderhoud worden meegenomen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 23.

64

Kan er een uitsplitsing worden gemaakt per deelproject per jaar hoe de 300 miljoen euro extra voor onderhoud spoor wordt besteed? (blz. 9)

Met de taakorganisaties is, zoals aangegeven in antwoord op vraag 181, een afspraak gemaakt om te komen tot verbetering van de performance van de infrastructuur. Dit heeft het karakter van een output-contract, zodat het aan de RIB om de beste mix van maatregelen te nemen. In het antwoord op de motie nr. 23 van het lid Hofstra c.s. van 8-11-2001 is bij brief DGP/VI/U.0200596 in de publicatie Spoorbeeld 2005 aangegeven op welke delen van het spoorwegnetwerk wissels en sporen worden onderhouden. De € 300 miljoen extra voor goed en tijdig onderhoud wordt grotendeels ingezet voor het realiseren van de bovenbouwvernieuwing.

Dit is het vernieuwen van sporen, wissels en dwarsliggers, waarvan de levensduur ten einde is, of van sporen met gebreken, zoals Nefit, die uit veiligheidsoverwegingen vervangen moeten worden. Over het Nefit spoor is met Railinfrabeheer afgesproken dat het spoor vóór 2007 geheel is vervangen.

Ook voor andere maatregelen om de betrouwbaarheid van technische systemen te verhogen (zoals noodschakelaars op emplacementen, DOSS overwegsignalering, elektrische scheidingslassen) zullen uit dit budget maatregelen kunnen worden getroffen.

65

Wanneer komt het kabinetsstandpunt over het rapport «benutten beter benut» naar de Kamer? (blz. 9)

Dit Kabinetsstandpunt zal in november 2002 worden aangeboden.

66

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Hofstra, 18 986 nr. 80? Wanneer is er een systematiek ontwikkeld die de feitelijke verdeling van de oorzaken van storingen weergeeft? (blz. 9)

Rond de jaarwisseling moeten de uitkomsten bekend zijn van de eerste fase van een studie, uitgevoerd door een extern bureau, naar een nieuw systeem voor het vastleggen van verstoringen in het treinverkeer en de oorzaken daarvan. Deze eerste fase richt zich op de bepaling en registratie van onregelmatigheden, de toedeling daarvan aan veroorzakers en de registratie van vertragingen. In de tweede fase worden de uitkomsten vertaald in functionele specificaties, waarna medio volgend jaar aanbesteding voor de bouw van het systeem kan plaatsvinden. Op basis hiervan zal er een compleet beeld beschikbaar komen van vertragingen en de oorzaak daarvan.

67

Hoeveel storingen zijn er in absolute aantallen jaarlijks aan de infrastructuur met gevolg voor het treinverkeer? Wat is de ontwikkeling sinds 1994 en kan daarbij een verdeling worden gegeven naar het type storingen (in aantallen)? Hoeveel procent van de huidige vertragingen worden veroorzaakt door storingen aan de infrastructuur? Wat zijn de belangrijkste oorzaken van de storingen in infrastructuur? (blz. 9)

67

Sinds 2000 stuurt V&W Railinfrabeheer op resultaat aan en is Railinfrabeheer ook verplicht de resultaten, waaronder het aantal storingen, te rapporteren. Het ministerie beschikt sinds die tijd over de storingsgegevens. De ontwikkelingen sinds die tijd zijn weergegeven in bijlage 1 en 2 van de brief die ik op 1 juli 2002 aan de Kamer heb gezonden over de financiële verantwoording 2001; overzicht technische storingen. In 2001 zijn er 7 980 treindienstaantastende onregelmatigheden opgetreden, die toegerekend zijn aan Railinfrabeheer. Van dat aantal waren 4 588 onregelmatigheden te wijten aan techniek en processen en 3 392 onregelmatigheden aan weer en derden. De laatste categorie is door Railinfrabeheer moeilijk beïnvloedbaar.

Met dit aantal is Railinfrabeheer gebleven binnen de afspraken die zij met NSR en de Staat over het storingsniveau heeft gemaakt. De ontwikkeling in de periode 1994–1999 is niet betrouwbaar te geven, omdat de registratie tussentijds is aangepast (van eenheden van bedrijfshinder naar treindienstaantastende onregelmatigheden) en omdat de gegevens voor 2000 niet systematisch zijn aangeleverd. In het rapport «second opinion inzake de toekomstige concessie hoofdrailnet: spoor financiën» heeft de Investment Management & Consulting Group bv aangegeven in schema 13 dat het aantal eenheden van bedrijfshinder in de periode 1998–2002 opliep van 114 822 naar 134 507, waarbij het aandeel van Railinfrabeheer in die jaren respectievelijk 19, 21, 20 en 16% bedroeg.

68

Hoe verhoudt de ambitie in de begroting om in 2010 te komen tot 95% punctualiteit voor de treinen zich tot de conclusie in de studie «Benutten en Bouwen» dat deze doelstelling pas te realiseren is in 2020 en wel na investering van 13 tot 19 miljard euro? En hoe verhoudt deze ambitie zich tot de huidige achterstanden in het onderhoud en de verdere achteruitgang van het aandeel spoorinfrastructuur, dat conform de normen is onderhouden (zie tabel 113)? Welke additionele middelen zijn nodig om deze achteruitgang te voorkomen? (blz. 9)

Een totale investeringsbehoefte is door «Benutten en Bouwen» is indicatief geïnventariseerd. Het betreft zowel investeringen in verbetering van de betrouwbaarheid, milieuen veiligheid, alsook infrastructurele maatregelen (baanvakken, knooppunten en transfervoorzieningen op de stations) ingeval van een scenario met sterke groei van zowel het reizigers- en goederenvervoer tot en met 2020. Bestudeerd wordt nog of de in het

pakket voorziene maatregelen ook de meest gunstige prijs/prestatieverhouding hebben. De doelstelling van 95% uit de begroting betreft de betrouwbaarheid, dus de punctualiteit van de treindienst. Om meer vervoer en meer treinverkeer te kunnen afwikkelen moet eerst de betrouwbaarheid van het spoorstelsel in alle geledingen omhoog. Dit is altijd nodig en creëert op zich extra vervoerscapaciteit en vervoerskwaliteit. De vraag of en hoe naast betrouwbaar benutten ook gebouwd zal moeten worden, dient separaat gewogen te worden op basis van een realistische raming vanuit nut- en noodzaak enerzijds en beschikbare gelden anderzijds. Een exacter inzicht in de dienstregeling die de vervoerders gaan aanbieden maakt hier onderdeel van uit. Wat betreft de doelstelling met betrekking tot het onderhoud verwijs ik naar het antwoord op vraag 181.

69

Kan er een overzicht gegeven worden de tijdstippen waarop de VINEX-lokaties in gebruik worden genomen en de tijdstippen waarop er sprake is van een afdoende ontsluiting door openbaar vervoer uitgesplitst per VINEX-wijk? (blz. 9)

De ontsluiting van de VINEX-lokaties is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de betreffende regionale overheid. Wel wordt door het Rijk, via een subsidie, een aanzienlijke bijdrage geleverd in de ontsluiting van die locaties per openbaar vervoer, zowel per trein als per regionaal openbaar vervoer. Hiervoor zijn middelen gereserveerd in het MIT. Jaarlijks wordt door een interdepartementale werkgroep, onder leiding van VROM, aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de voortgang verstedelijking VINEX; op 20 maart 2002 is de rapportage over 2001 besproken. Op dit moment wordt gewerkt aan de rapportage over 2002. In deze rapportage zijn naast de ontwikkeling van de woningbouw ook de verkeers- en vervoeraspecten opgenomen. Gezien het grote aantal VINEX-lokaties en de omvang van de rapportage verwijs ik u naar deze jaarlijkse rapportage over de VINEX.

70

Welk percentage van het spoor in Nederland is de komende twee decennia aan het eind van zijn technische levensduur gekomen? Welk deel van het noodzakelijke onderhoud is te financieren uit de daarvoor gereserveerde middelen, inclusief de extra 300 miljoen euro tot 2006? (blz. 9)

De spoorlengte in Nederland is 6 700 kilometer. De bovenbouw gaat, afhankelijk van type en intensiteit van het gebruik, zo'n 25–40 jaar mee. De komende twee decennia wordt er gemiddeld per jaar ongeveer 150 km spoor inclusief de daarin liggende wissels vernieuwd. De komende jaren wordt daarbij prioriteit gegeven aan de versnelde vervanging van het nefitspoor. De extra middelen worden geheel ingezet voor deze bovenbouwvernieuwing en andere maatregelen ter verbetering van de betrouwbaarheid van het spoor op korte en langere termijn.

71

Wordt de Hanzelijn vertraagd als gevolg van de overschrijdingen bij bestaande infrastructuur? (blz. 10)

Zie hiervoor het antwoord op vraag 42 (HXII).

72

Welke vastgelegde afspraken bestaan er tussen Rijk en de gemeente Amsterdam c.q. het ROA over de Noord/Zuid-lijn? (blz. 10)

Er zijn tot nu toe twee afspraken formeel vastgelegd. Het betreft enerzijds de beschikking (december 1999) voor de Noord/Zuidlijn, busstation en auto-onderdoorgang De Ruyterkade en anderzijds de gewijzigde afspraken over exploitatie die in een briefwisseling uit april 2002 zijn neergelegd. De overige afspraken over de afkoop van indexering, overheveling van budget van Regionet naar Noord/Zuidlijn en transfervoorziening hebben tot nu toe een bestuurlijk karakter, en zijn in het MIT verwerkt.

73

Wat zijn de financiële gevolgen van de voorgenomen uitstel van financiering voor de Noord/Zuidlijn? Hoe staat dit in relatie tot het voornemen van de gemeente Amsterdam meer geld uit te trekken voor de Noord/Zuidlijn? (blz. 10)

De Tweede Kamer is op 8 oktober 2002 (kenmerk (DGP/SPO/u0203248) op de hoogte gesteld van de afspraken tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam om eventuele financiële gevolgen te voorkomen.

74

Wat wordt bedoeld met de zin: «Waar het geld ontbreekt voor nieuwe projecten worden geen verkenningen gestart: studeren om het studeren heeft geen zin»? (blz. 10)

Indien er onvoldoende zicht is op financiële middelen voor de aanpak van een mogelijk vervoerprobleem, zou een studie cf het MIT-spelregelkader weliswaar zicht geven op oplossingen. Doch vervolgens kan dit langere tijd niet worden gevolgd door een investeringsbeslissing. Het dan toch studeren is dan niet zinvol en is bureaucratisch.

75

Welke «marktverstoringen en toetredingsdrempels» worden bedoeld op pagina 12?

Om een open markt met gelijke uitgangsposities voor alle vervoerders te creëren moeten bestaande marktverstoringen worden weggewerkt en toetredingsdrempels worden verlaagd. Deze komen bijvoorbeeld tot uiting in de beschikbaarheid van beveiligingsystemen (ATB), de toegang tot buitenlandse spoormarkten en technische belemmeringen ten aanzien van interoperabiliteit.

76

In de begroting wordt gemeld dat investeringen later worden gedaan, zodat deze «beter aansluiten bij de feitelijke voortgang van de werkzaamheden». Hoe verhoudt zich deze uitspraak tot de ondertunneling van het spoor bij Delft, waar men vooruitloopt op de planning? (blz. 10)

Bij Delft loopt men, conform de informatie waarover VenW beschikt, binnen de huidige planstudie niet vooruit op de planning. V&W heeft nog geen beslissing kunnen nemen over het project spoorcorridor Delft, omdat met het eind dit jaar/begin volgend jaar te verschijnen integrale plan (stedelijke invulling en tunnel) eerst moet blijken of het past binnen de beschikbare financiële middelen. Hierdoor is nog geen definitieve (realisatie)planning opgesteld. Gelet op de stand van voorbereiding en besluitvorming van het project heeft de aanpassing in de begroting geen gevolgen voor de reële uitvoeringsmogelijkheden.

77

Welke gevolgen heeft het vertragen van de Hanzespoorlijn voor de het project Zuiderzeelijn, waarin de Hanzelijn is opgenomen als terugvaloptie?

(blz. 10)

Voor de Zuiderzeelijn is aanleg van de Hanzelijn uitgangspunt. Een terugvaloptie betreft de «Hanzelijn-plus» variant, waarbij, gebruik makend van de Hanzelijn, ook de aansluitende trajecten aangepast kunnen worden voor het rijden met hogere snelheden. In de huidige planning is de Hanzelijn tijdig genoeg gereed om onderdeel te kunnen zijn van de terugvaloptie Hanzelijn-plus.

78

Op grond van welke overwegingen wordt de grens waaronder de provincies en regionale openbare lichamen mogen beslissen over infrastructuurprojecten opgetrokken naar € 225 miljoen? Hoe wordt de integraliteit van de infrastructuur op nationaal niveau in de toekomst gewaarborgd? (blz. 10)

Aanleiding voor het Kabinet om de grens op te willen trekken naar € 225 mln was een interdepartementale analyse van knelpunten ten aanzien van besluitvorming en financiering in regionale en lokale infrastructuur. (Kamerstuk 2000/2001, 27 489 nr. 1) Genoemd werden de grote afstand tussen beslissen en betalen, de grote mate van rijksbemoeienis en druk interbestuurlijk verkeer, de geringe ruimte voor integraal mobiliteitsbeleid en sterke financiële afhankelijkheid van de Rijksoverheid. Met de keuze voor een nieuwe grens van € 225 mln wordt substantieel inhoud gegeven aan het adagium «decentraal wat kan, centraal wat moet». De integraliteit van de infrastructuur wordt bewaakt via de planvormingslijn NVVP, PVVP's en RVVP's (conform de planwet verkeer en vervoer) en overigens door de onderlinge afstemming van de beheerders van rijks- en regionale infrastructuur (zowel wegen als spoor).

79

Wat is de juridische basis voor het besluit om de grens waaronder provincies en regionale openbare lichamen mogen beslissen over infrastructuur op te trekken naar 225 miljoen euro per 1 januari 2003, nu het NVVP door de Kamer niet is aangenomen? Welke stappen moeten nog genomen worden in het besluitvormingsproces? (blz. 10)

De juridische basis in formele zin is de AMVB tot wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds. Het voornemen hiertoe is aan de Kamer voorgelegd in het Kabinetsstandpunt naar aanleiding van het IBO onderzoek Verbetering afwegingsmechanisme infrastructuur (november 2000). Inmiddels heeft de Raad van State haar advies over de AMVB uitgebracht. Dit betekent dat na vaststelling van het nader rapport het besluit kan worden ondertekend door de Koningin en vervolgens de minister. Het besluit zal vervolgens 2 maanden na plaatsing in het Staatsblad in werking treden. De plaatsing in het Staatsblad zal onmiddellijk aan de beide Kamers der Staten Generaal worden medegedeeld. Het feit dat het NVVP niet is aangenomen staat aan de voorgenomen wijziging van de GDU-grens niet in de weg. Ook onder deze omstandigheid blijft het uitgangspunt : Decentraal wat kan, centraal wat moet.

80

Wat zijn de financiële gevolgen van de voorgenomen vertraging van de Hanzelijn in verband met de inflatie? Wordt het taakstellend budget of het project zelf aangepast? (blz. 10)

De inhoud van het project wordt niet aangepast. Voor het overige, te weten de financiële inpassing van de Hanzelijn, verwijs ik naar het antwoord op vraag 42 (Infrafonds).

81

Wat zijn de financiële gevolgen van de voorgenomen vertraging van Randstadrail in verband met de inflatie? (blz. 10)

Het project Randstadrail wordt geïndexeerd met reguliere prijsindex IBOI (index bruto overheidsinvestering) en kent in die zin geen nadelige financiële consequenties.

82

«Het exploitatiebudget zal vanaf 2004 geleidelijk worden verdeeld op basis van structuurkenmerken». Wat betekent dit concreet en hoe verhoudt dit voornemen zich tot de op termijn verwachte ontschotting van de budgetten? (blz. 10)

Dit betekent dat bij de verdeling van het OV-budget vanaf 2004 het daadwerkelijke OV-gebruik (gemeten in opbrengsten) als verdelingsmaatstaf wordt vervangen door objectieve kenmerken waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij de ontwikkeling in de vraag naar OV representeren. In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het IBO-rapport «Decentralisatie Exploitatie OV» is tevens aangegeven dat op termijn het gehele budget wordt verdeeld op basis van structuurkenmerken. De zogenaamde «ontschotting» maakt het mogelijk dat decentrale overheden zelf keuzes maken die toegespitst zijn op specifieke lokale omstandigheden, zonder dat deze keuzes worden beïnvloed door de werking van diverse financieringsinstrumenten van het rijk. In het kader van het overleg over de taakstelling op het OV-budget heb ik toegezegd mij in te zullen zetten voor het versneld invoeren van ontschotting, zo mogelijk per 1 januari 2004. Dit betekent dat decentrale overheden de beschikking krijgen over één budget voor GDU, Duurzaam Veilig, Mobiliteitsmanagement en OV-exploitatie.

83

Wat zijn de kosten van de OV-chipkaart: zowel de investering als de exploitatie? Waarom is in de begroting opgenomen dat de kosten van de invoering van de chipcard OV een zaak is van de regio's en het bedrijfsleven? Komt de in het verleden gedane toezegging van de minister van V&W van 100 miljoen euro te vervallen? Zo nee, waarom komt dit bedrag niet terug in de begroting. Zo ja, waarom draagt het rijk niet bij aan het algemene belang van een dergelijke kaart, met name op het terrein van sociale veiligheid? (blz. 11, 25 en 32)

De investering- en de exploitatiekosten zijn nog niet bekend omdat de aanbesteding nog in volle gang is. De regio's (decentrale overheden) financieren sinds 2001 de vervoerbedrijven via concessies en aanbestedingen. Daar wordt de omvang en de kwaliteit van het vervoerproduct afgesproken, bijvoorbeeld nieuwe bussen of een nieuw (chip) kaartstelsel of een extra lijn. Het kaartstelsel is dus een integraal onderdeel van de onderlinge afspraken. Er is dezerzijds nimmer een in omvang concrete toezegging gedaan. In dit verband verwijs ik u naar mijn brief van 13 juli 2001. Bij de voor de financiering van het stads- en streekvervoer in de begroting opgenomen budgettaire ruimte is uiteraard ook gedacht aan de chipkaart als integraal onderdeel van het vervoerproduct.

84

Is de regering bereid om een nota betere benutting binnenvaart te vervaardigen? (blz. 11)

Alle projecten die in het MIT-projectenboek 2003 zijn opgenomen in het Planstudie- en Realisatieprogramma Vaarwegen (artikel IF 02.02) zijn gericht op een door het Kabinet voorgestane betere benutting van het

vaarwegenstelsel. In het kader van het beleidsartikel «Versterking netwerk goederenvervoer» is – in plaats van een afzonderlijk programma benuttingsmaatregelen – gekozen voor het inbrengen van de benuttings-systematiek in de reguliere (uitvoerings)werkzaamheden. Ook vormt de benuttingsvariant een vast onderdeel van de verkenningen en planstudies voor vaarwegen. Bij de benuttingsvariant speelt verkeersmanagement een belangrijke rol, evenals verruiming van bedieningstijden van bruggen en/of sluizen en de ontwikkeling van River Information Services. Ik ben bereid de Kamer in de loop van 2003 te informeren over betere benutting van het vaarwegenstelsel door mogelijkheden te verkennen om de nationale en regionale distributiefunctie van de binnenvaart te versterken. Hierbij zie ik overigens ook een belangrijke taak weggelegd voor de regionale overheden, die een belangrijk deel van het regionale vaarwegennet in beheer of eigendom hebben.

85

Welke besparingen zijn daadwerkelijk alléén met efficiencytaakstellingen te behalen ten aanzien van de subsidie voor het regionaal openbaar vervoer? (blz. 11)

Deze besparingen zullen met name kunnen worden gerealiseerd door een betere afstemming tussen vraag en aanbod en door aanbestedingsresultaten. Besparingen zijn mogelijk door een voorzieningenniveau aan te bieden dat aansluit op de vraag, meer «maatwerk» dus. Dat betekent dat handhaving van het bestaande aanbod niet vanzelfsprekend is. Dat is niet gemakkelijk; dan moeten soms pijnlijke keuzes worden gemaakt. Het vereist creativiteit en durf om te kiezen voor andere concepten dan de grote bus die op sommige tijden of plaatsen nauwelijks passagiers vervoert. In plaats daarvan kan heel goed maatwerk worden geboden door bijvoorbeeld deeltaxi systemen in te zetten. Decentrale overheden kunnen zelf kiezen voor andere concepten, maar ze kunnen ook gebruik maken van de creativiteit van vervoerders. Aanbestedingen bieden een uitstekende kans om deze creativiteit te benutten. Het resultaat van aanbestedingen kan zijn meer of kwalitatief betere voorzieningen voor hetzelfde geld maar ook dezelfde voorzieningen voor minder geld. Op basis van de eerste ervaringen met aanbesteding blijkt het eerstgenoemde effect op te treden. Meer waar voor hetzelfde geld zien we onder andere in Zuid Holland Zuid, Amersfoort, Leeuwarden. Bij krimpende budgetten zal wellicht aangekoerst moeten worden op dezelfde voorzieningen voor minder geld. De uitdaging wordt dan ook voor een deel bij de vervoerders neergelegd. Tenslotte waarborgt de betrokkenheid van consumentenorganisaties bij het aanbestedingstraject dat keuzes in overleg met de reiziger worden gemaakt.

86

Hoe hoog is de vermindering, in percentages uitgedrukt, van de exploitatiebijdrage OV? Hoe staat dit in relatie tot de stijging (in percentages) van dezelfde bijdrage van de afgelopen jaren? (blz. 11)

De extra taakstellingen uit het Strategisch Akkoord leiden tot de volgende jaarlijkse verlagingen van de exploitatiebijdrage OV:

	2003	2004	2005	2006	2007
Bijdrage vóór taakstellingen	1 086 000	1 088 400	1 106 600	1 124 800	1 143 000
Bijdrage ná taakstellingen	1 026 128	998 008	985 393	991 019	1 009 219
Effect taakstelling in %	– 5,5%	– 8,3%	– 11,0%	– 11,9%	– 11,7%

	1998	1999	2000	2001	2002
Bijdrage	1 099 800	1 084 000	1 082 500	1 071 700	1 086 000
Jaarlijkse mutatie 1)	- 1,4%	- 1,4%	- 0,2%	- 1,0%	1,4%
Cumulatief t.o.v. 1997	- 1,4%	- 2,8%	- 3,0%	- 4,0%	- 2,6%

¹ Dit betreft het saldo van de verhoging in verband met de vervoergroei (vanaf 2000) en de verlaging in verband met de reguliere taakstelling ten behoeve van het verbeteren van de norm-kostendekkingsgraad. Mutaties a.g.v. overgangsregelingen, extra subsidies i.h.k.v. Samen Werken Aan Bereikbaarheid en Sociale Veiligheid, technische mutaties en loon- en prijswijzigingen zijn buiten beschouwing gelaten.

87

Hoe staat het met het overleg met de decentrale overheden over de invulling van de vermindering van de rijkssubsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer? Welke gevolgen zal de voorgenomen vermindering naar verwachting hebben voor de groei van het stad- en streekvervoer? (blz. 11)

Het overleg is gaande. Diverse oplossingsrichtingen, zoals tariefstijging, efficiencyverbetering als ontschotting zijn de revue gepasseerd. De verwachtingen omtrent de te behalen resultaten lopen uiteen. Het effect van de vermindering van het budget op de te verwachten ontwikkeling van het openbaar vervoer, gemeten bijvoorbeeld in reizigerskilometers, kan niet objectief worden vastgesteld. De uiteindelijke gevolgen zijn sterk afhankelijk van de wijze waarop door de decentrale overheden met de vermindering van het budget wordt omgegaan. Zij zijn verantwoordelijk voor het integrale verkeer- en vervoerbeleid in de regio.

88

De herziene Wet Luchtvaart regelt dat er een commissie regionaal overleg Schiphol (CROS) zal zijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient nadere regels te stellen omtrent de taak en de samenstelling van de commissie. Tot op heden heeft het Rijk de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS) gefinancierd. Zal het kabinet in de toekomst aan de CGS nieuwe stijl, de CROS, ook een financiële bijdrage leveren, met name ten behoeve van het klachtenbureau? Verwacht de regering ook een bijdrage van de deelnemende gemeenten en van de luchtvaartsector? (blz. 12)

De rijksoverheid heeft de afgelopen jaren samen met de provincie alle werkzaamheden van het CGS (inclusief het klachtenbureau) gefinancierd. (V&W financierde niet zozeer specifieke begrotingsposten, zoals het klachtenbureau). Ook in de toekomst zal de Rijksoverheid als medefinancier optreden ten behoeve van de CGS nieuwe stijl, de CROS. De andere financiers zijn de provincies Noord Holland, Zuid Holland en Utrecht en de luchtvaartsector. In de nieuwe opzet wordt er ook vanuit gegaan dat de gemeenten een bijdrage zullen leveren, bijvoorbeeld bij het faciliteren van de bewonersvertegenwoordigers en deskundigheidsbevordering. Door de medefinanciering geeft de Rijksoverheid invulling aan de faciliterende rol van het rijk, zoals beschreven in de wet luchtvaart.

89

Is de regering bereid om actief de gezamenlijke mainportstrategie van Schiphol en KLM te ondersteunen (onder andere luchtvaartverkeersleiding, landzijdige ontsluiting, ruimtelijke inpassing van Schiphol op lagere termijn) en zo ja, hoe denkt de regering een volledig vrije luchtvervoersmarkt te ontwikkelen waarbij in de visie van de regering de band tussen een nationale luchthaven en de nationale luchtvaartmaatschappij definitief zal verdwijnen? (blz. 12)

De regering onderkent het belang van de mainport Schiphol en de rol van de KLM daarin. De regering hecht daarbij aan een goede verdeling van de verantwoordelijkheden. Zoals vastgelegd in de Wet Schiphol dient de luchtvaartsector «als bedrijf» zijn eigen verantwoordelijkheid te nemen in het optimaliseren van de bedrijfsvoering en de bijbehorende investeringen en commerciële activiteiten. Zo stel het Rijk ten aanzien van de luchtvaart daarbij randvoorwaarden, zowel in de zin van het bepalen van de grenzen in verband met milieu en veiligheid, als in het doen van investeringen in de rijksinfrastructuur en het treffen van maatregelen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Daarbij is het een kerntaak van de overheid om te komen tot gedragen afwegingen tussen de verschillende claims op ruimte en overheidsmiddelen. Op deze wijze ondersteunt de regering vanuit haar eigen verantwoordelijk de inspanningen van NVLS en KLM bij de ontwikkeling van de mainport. Overigens is mij van een gezamenlijke mainportstrategie (als document) van KLM tezamen met NVLS niets bekend. Daarnaast is de overheid zich er terdege van bewust dat de rechten van de luchtvaartmaatschappijen voor een groot deel nog steeds wordt gekenmerkt door het restrictieve systeem van bilaterale luchtvaartverdragen, dat op economisch terrein forse belemmeringen opwerpt. Vanwege de hinder die zowel luchtvaartsector als consument daarvan ondervinden, is de inzet van de Nederlandse overheid gericht op het op evenwichtige wijze vergroten van de marktwerking. In de afgelopen jaren werden reeds belangrijke stappen gezet die voor Nederland zeer profijtelijk zijn gebleken, zoals het zogenaamde open skies verdrag met de Verenigde Staten ('92) en de totstandkoming van de interne EU markt ('93). Door middel van liberalisering creëerde de overheid de noodzakelijke mogelijkheden voor de sector om zich verder te ontwikkelen en droeg daarmee bij aan de sterke groei van de belangrijkste gebruiker van de luchthaven Schiphol, de KLM, alsmede van de luchthaven zelf. Van een vrije en open vervoersmarkt is echter nog geen sprake.

Vanwege de wens een concurrerende vervoersmarkt te creëren die tot een sterk op de consument gericht gedrag van de sector leidt, is de regering van mening dat – verdere – liberalisering noodzakelijk blijft om ook in de toekomst de ruimte te borgen voor ontwikkeling van de sector en van de mainport Schiphol in het bijzonder. Weliswaar is liberalisering een onomkeerbaar proces, maar gezien de nog in veel landen aanwezige protectionistische sentimenten, zal het een geleidelijk proces zijn dat nog jaren kan duren. In dat proces past een pragmatisch, maar prudent gebruik van de instrumenten die voorhanden zijn. Naast het vergroten van marktwerking middels bilaterale onderhandelingen, noemt de regering in de begroting met name het multilaterale traject (WTO), het regionale traject (interne EU markt) en onderhandelingen tussen de EU en derde landen, zoals met de VS over een Transatlantic Common Aviation Area. Als consequentie van het beleid om de beperkingen op te heffen die het huidige bilaterale stelsel oplegt aan het commerciële opereren van de sector, zal de gedwongen winkelnering tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen uiteindelijk verdwijnen. Zoals gezegd draagt dit bij aan het creëren van gezonde concurrentieverhoudingen. Het betekent echter niet dat er een einde komt aan de samenwerking tussen de luchthaven Schiphol en de KLM die voor beide lonend is.

90

Is de regering het eens met de stelling dat bedrijven als Schiphol en KLM wiens commerciële belangen de politieke macht van Nederland in de internationale luchtvaartpolitiek overstijgen weliswaar uiteindelijk gebaat zijn bij een systeem van volledige vrijhandel en een leidende rol voor de Europese Unie, maar dat zolang het nieuwe systeem niet volledig is vastgesteld, zij de aansluiting bij hun Europese concurrenten permanent kunnen verliezen indien de Nederlandse overheid zich in de huidige over-

(zie ook het antwoord op vraag 89) Vanzelfsprekend zal de regering met het proces van overdracht van bevoegdheden naar de Europese Commissie en transitie van het bilaterale stelsel van luchtvaartverdragen naar een multilateraal stelsel zeer zorgvuldig moeten omspringen. Op basis van de actieve inzet in het verleden heeft Nederland een relatief gunstige uitgangspositie. Bij de verdere uitwerking van overdracht van bevoegdheden naar de Europese Commissie is het streven er vanzelfsprekend op gericht om de Nederlandse positie zo sterk mogelijk te doen zijn. De regering is het met de vraagsteller eens dat dit, zeker in de komende jaren, een zeer actieve rol van de overheid zal vergen, waarbij de belangen van Nederland, niet in de laatste plaats van de luchtvaartsector, goed moeten worden behartigd. Zo zullen onderhandelingen van de Europese Commissie met derde landen aan randvoorwaarden moeten voldoen en zal de inzet gericht zijn op de totstandkoming van «open skies» verdragen.

91

Hoe denkt de regering in het streven naar verdergaande liberalisering van de luchtvervoersmarkt de ontwikkeling van een Transatlantic Common Aviation Area alsmede de uitbreiding van het werkingsgebied van WTO/GATS reeds in 2004–2005 te kunnen realiseren? (blz. 12)

(zie ook het antwoord op vraag 89) November 2001 is in Doha een nieuwe handelsronde van de WTO gelanceerd, waarin ook over liberalisatie van (lucht-)transportdiensten wordt onderhandeld. Afsluiting van die ronde is voorzien op 1 januari 2005 en de inzet van Nederland en van de EU is erop gericht om, samen met gelijkgezinde landen, alvast de minder controversiële, maar daarom niet onbelangrijke onderdelen van de luchtvaart onder de werking van de GATS te brengen, zoals grondafhandeling en luchthaven management diensten. De ervaring leert dat de positieve invloed die van dergelijke stappen uitgaat mondiaal de geesten rijp maakt voor de gewenste verdere liberalisering. Op basis van de goede ervaringen met de vrije luchtvaartmarkt binnen zowel de VS als de EU, mag verwacht worden dat van een transatlantische vrije luchtvaartmarkt (TCAA) een stimulerende werking zal uitgaan. De periode na de september crisis in 2001 heeft daarbij eens te meer aangetoond dat herstructurering van de luchtvaartsector nodig is, bijvoorbeeld door het mogelijk maken van buitenlandse investeringen in nationale luchtvaartmaatschappijen. De verwachting is dat de Transportraad en de Europese Commissie zich, na de uitspraak van het Europese Hof van Justitie later dit jaar over de rechtsgeldigheid van «open skies» verdragen van 8 Lidstaten, met hernieuwde energie zullen buigen over het vraagstuk van de externe betrekkingen in het algemeen en onderhandelingen over de TCAA in het bijzonder. Nederland zal in dat proces een constructieve rol spelen.

92

Is de regering bereid ten aanzien van de voorziene verkoop van een minderheidsaandeel in Schiphol een gezamenlijk voorstel van Schiphol en KLM inzake de economische regulering als uitgangspunt te nemen voor wijziging van het wetsvoorstel? (blz. 12)

De verkoop van het minderheidsaandeel staat in principe los van een gezamenlijk voorstel van Schiphol en de KLM inzake economische regulering. In het Strategisch Akkoord is aangegeven, dat het kabinet in een evaluatie van 6 maanden zal bezien of de publieke belangen voldoende geborgd zijn. Er moeten bijvoorbeeld toereikende waarborgen bestaan om misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven ten

opzicht van luchtvaartmaatschappijen (KLM) te voorkomen. Vorig jaar is in dit verband reeds een wetsvoorstel betreffende economische regulering bij de Tweede Kamer ingediend. Het kabinet zal bij de genoemde evaluatie zeker ook rekening houden met een mogelijk gezamenlijk voorstel van Schiphol en KLM.

93

Wat is de verwachte opbrengst van de verkoop van een minderheids-aandeel in Schiphol? (blz. 12)

Ik kan hier geen antwoord op geven, zie vraag 32.

94

Wat is de stand van zaken van het eurovignetverdrag? Heeft de invoering van kilometerheffing in Duitsland hierop invloed? Gaat Nederland, gezien het pleidooi voor een «level playing field», in navolging van Duitsland, de kilometer heffing invoeren voor vrachtvervoer op de weg? (blz. 12)

Zodra Duitsland een kilometerheffing voor zware vrachtwagens invoert, moet het uit het Eurovignetverdrag treden. Het Eurovignet is dan niet meer geldig voor [het rijden in] Duitsland. De overige deelnemende landen, en dus ook Nederland, zullen het Eurovignet voortzetten [evt. hangende Europese initiatieven]. Vooralsnog is Nederland vanuit een level playing field gedachte niet van plan om een aan Duitsland identiek systeem van kilometerheffing in te voeren.

95

In hoeverre is het besluit om in de spits extra goederentreinen treinpaden toe te wijzen op het traject Kijfhoek-Emmerich in lijn met de motie Eurlings om in de spits personenvervoer voorrang te geven? Wordt deze motie uitgevoerd en zo ja, wanneer? (blz. 12)

Met mijn brief van 17 september 2002 (DGP/SPO/U.0203070) heb ik u de antwoorden toegezonden op een zestal vragen van de Leden Eurlings en Mastwijk. Deze vragen hadden een relatie tot de motie Eurlings. De motie Eurlings was ingegeven door de zorg voor de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Deze zorg deel ik. Daarom heb ik uitvoering gegeven aan de motie Eurlings door op 22 mei 2002 aan Railned een algemene aanwijzing te geven die inhoudt «dat Railned bij de afweging van de belangen genoemd in artikel 11 van het Interimbesluit voor het dienstregelingsjaar 2003, wanneer er sprake is van een intensivering van de baanvakbelasting ten opzichte van het dienstregelingsjaar 2002, door middel van het toevoegen van (delen van) treinpaden, de betrouwbaarheid en punctualiteit van de treindienst zwaar moet laten wegen, in die zin dat wanneer partijen in het overleg niet tot overeenstemming over aanvragen kunnen komen, de afweging niet mag leiden tot een verhoogd risico ten aanzien van betrouwbaarheid en punctualiteit in het geheel van de treindiensten.» Zie hiervoor het antwoord op vraag 4 in mijn brief. In het antwoord op vraag 6 werd verwezen naar een beroepsprocedure over de betrokken goederenpaden. Inmiddels heeft de voorzieningenrechter uitspraak gedaan in het kort geding van NS Reizigers tegen Railned. De rechter heeft hierbij geconcludeerd dat Railned correct heeft gehandeld bij het toewijzen van de gevraagde paden, zodat de toegewezen goederenpaden (twee 's ochtends en twee 's avonds) in stand blijven.

Volgens Railned is het risico van verstoringen van de totale treindienst (reizigers én goederen) acceptabel gezien het voldoen aan de geldende planningsnormen, en zijn er op de route voldoende bijsturingsmogelijkheden in de vorm van uitwijkplaatsen, zodat er geen reden is om aan te nemen dat deze goederenpaden een specifiek risico opleveren.

In de begroting is opgenomen dat vanwege toezeggingen aan de luchthaven Lelystad niet gewacht kan worden op nieuwe wetgeving. Over welke toezeggingen gaat het hier precies? (blz. 12)

De toezegging heeft betrekking op de verdere uitbouw van de luchthaven Lelystad. Minister Netelenbos zegde aan de kamer toe om vooruitlopend op de totstandkoming van de nieuwe wetten regelgeving met betrekking tot de regionale en kleine velden, Lelystad de mogelijkheid te bieden zich op korte termijn verder te ontwikkelen. Per brief is aan de Tweede Kamer gemeld dat de voor deze uitgroei benodigde aanwijzing op basis van een wijziging van de vigerende PKB (het SBL) op 1 januari 2004 gereed zal zijn. (brief van 4 maart 2002 kenmerk DGL/02450085)

Hoe denkt de regering de handhaving, zoals genoemd op pagina 13, vorm te geven in de praktijk? (blz. 13)

Het handhavingsbeleid richt zich primair op de domeinen van toezicht, te zien als verzamelingen van objecten van toezicht (rechtspersonen en natuurlijke personen). Voorbeelden van dergelijke domeinen zijn de reders, de exploitanten van luchthavens en de taxiondernemers. Daar waar dit nog niet het geval is zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de systematiek van het toezicht en de handhaving per domein preciseren. Hierbij zal onder andere gebruik worden gemaakt van de aanbevelingen die de Algemene Rekenkamer heeft gedaan in het rapport Handhaving door rijksinspecties (TK 2001–2002, 28 271, nrs. 1–2). Om te komen tot een verbeterde prioriteitsstelling worden bijvoorbeeld de mogelijkheden van het werken met risicoanalyses verkend. De IVW toetst nieuwe wet- en regelgeving op het terrein van V&W op de mogelijkheden en onmogelijkheden voor uitvoering en handhaving. Ook zullen de mogelijkheden die de IVW heeft om te interveniëren (bestuursrechtelijke sancties, schorsen en intrekken van vergunningen) systematisch worden doorgelicht en zo nodig uitgebreid. In het voorjaar van 2003 zal ik u een nota sturen waarin deze hoofdlijnen verder zijn uitgewerkt. Elk jaar geeft de IVW inzicht in haar geplande werkzaamheden middels haar Jaarwerkplan. Met het Jaarbericht geeft de Inspectie aan hoe het is gesteld met veiligheid in het vervoer, milieu, marktordening en arbeidsomstandigheden in het werkveld van V&W en in het bijzonder de stand van zaken met betrekking tot de naleving van de regels op deze terreinen. Beide documenten worden jaarlijks aan de Kamer aangeboden. De Inspecteur-Generaal kan over het Jaarbericht met de Tweede Kamer overleggen.

Ten behoeve van burgers en bedrijven wordt gewerkt aan een betere toegang tot de beschikbare informatie zowel wat betreft geldende wetten en regels als wat betreft de situatie zoals deze in de diverse domeinen bestaat.

Betreffen de 100 miljoen euro voor externe veiligheid tot 2006 en €50 mln na 2006 intensiveringen of staand beleid? Welke projecten zullen hiermee bekostigd worden en in welke mate zal dit bijdragen aan de verhoging van de externe veiligheid? Is reeds bekend hoe het nog niet gedekte bedrag voor externe veiligheid ter waarde van 50 miljoen euro gefinancierd zal worden? (blz. 13)

In de eerstkomende voortgangsrapportage van de zogenoemde Septemberbrief Externe Veiligheid (2002) wordt aangegeven hoe het kabinet voornemens is het geld te besteden. Naar verwachting zal deze brief begin november naar de Kamer worden gestuurd. Voor de periode

na 2006 is het bedrag opgebouwd uit € 25 miljoen mobiliteitsenveloppe en voor € 25 miljoen t.l.v. algemene middelen.

99

Uit de enveloppe Mobiliteit wordt 25 miljoen euro gehaald ten bate van de uitgaven voor externe veiligheid. Ten koste van welke projecten zal dit gebeuren? (blz. 13)

Bij het samenstellen van het investeringsprogramma in het Infrafonds is reeds rekening gehouden met de reservering binnen de enveloppe «mobiliteit» ten behoeve van externe veiligheid (t.w. € 100 mln t/m 2006, € 25 mln per jaar vanaf 2006). Dit gaat derhalve niet ten koste van andere projecten.

100

Wat is de status van het goederenrail-emplacement in Roosendaal? (blz. 14)

Roosendaal wordt gerekend tot de emplacementen, waarvoor het veiligheidsknelpunt op de langere termijn wordt opgelost in het kader van PAGE. De electrificatie van de Sloelijn zal zorgdragen voor een zeer aanzienlijke vermindering van het aantal rangeerhandelingen.

101

Als de externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol is geregeld in de nieuwe Wet luchtvaart, hoe oordeelt de regering in dat licht over de conclusie van het rapport Milieubalans van RIVM dat de kans op een ramp met vliegtuigen toeneemt door bouwen binnen risicozones? (blz. 14)

Op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart wordt het externe veiligheidsrisico zowel aan de bronzijde (de luchtvaart) als aan de effectzijde (ruimtegebruik rond de luchthaven) beheerst. Aan de bronzijde gebeurt dit middels een grenswaarde aan de risicoproductie door de bron, aan de effectzijde gebeurt dit middels beperkingen aan het ruimtegebruik in zones nabij van de luchthaven, waar de hoogste risico's voorkomen. Beide elementen zijn van belang voor de beheersing van de externe veiligheid. Binnen de risicozones is nieuwbouw van woningen onmogelijk en nieuwe bedrijvigheid slechts in zeer beperkte gevallen en aantallen. Het RIVM hanteert daarentegen voor de Milieubalans een extreem en niet realistisch scenario voor bebouwing in de omgeving en daaraan gekoppelde toekomstige ontwikkeling van het risico.

102

Is het niet mogelijk dat het aantal verkeersslachtoffers zal dalen door een verlaging van de snelheidslimiet en/of oplopende boetes bij herhaalde overtredingen? (blz. 14)

In beginsel is er een relatie tussen snelheid en onveiligheid. Een snelheidslimiet is een van de instrumenten om de feitelijke snelheid van een automobilist te beïnvloeden. De aanwending van dit instrument heeft alleen zin als de voorgeschreven limiet ook in overeenstemming is met het wegontwerp en het verkeersbeeld, zodat dat de weggebruiker zich aan de snelheid houdt en de maatregel handhaafbaar is. Uitsluitend het wijzigen van de snelheidslimiet zonder het wijzigen van het wegontwerp en het verkeersbeeld zullen niet het gewenste effect hebben. Overigens vervullen snelheidslimieten ook een instrumentele rol voor bereikbaarheid en milieu. Ik zie daarom thans geen aanleiding om het bestaande beleid voor snelheidslimieten te wijzigen. Wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid zal ik laten onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om

recidive zwaarder aan te pakken, bijvoorbeeld door middel van een puntensysteem.

103

Wat zijn de maatschappelijk kosten van het niet hanteren van de NVVP-doelstelling voor 2010 voor verkeersveiligheid? Welke extra middelen zouden benodigd zijn om de NVVP-doelstelling voor 2010 voor verkeersveiligheid wel te behalen? (blz. 14)

De maatschappelijke kosten hiervan bedragen tot 2010 in totaal circa € 3,2 mld, gebaseerd op berekeningen van het SWOV. Om de NVVP-doelstelling voor 2010 voor verkeersveiligheid te kunnen behalen is op de V&W-begroting in totaal bijna € 2,3 mld. tot en met het jaar 2010 nodig. Daarnaast is voortzetting van het huidige niveau van verkeershandhaving een randvoorwaarde. Ook de decentrale overheden en de particuliere sector zullen hun bijdrage moeten leveren.

104

Reserveert de regering meer middelen voor het veiliger maken van overwegen dan de vorige regering? Zo ja, hoe worden de extra uitgaven gefinancierd? (blz. 14)

Nee. Door het vorige kabinet is reeds extra geld uitgetrokken voor verbetering van de veiligheid op overwegen (stuk nr. 26 699, nr. 4, van 12 maart 2002). Voor de uitvoering van het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen is tot 2010 € 230 miljoen beschikbaar is. De € 113 miljoen is het Extra Investeringsbudget Overwegen (EIO) dat in de najaarsnota is vrijgemaakt om het genoemde programma te intensiveren.

105

Zijn er concrete voorstellen voor het uitbreiden van het inhaalverbod? Hoe groot zal de uitbreiding zijn? (blz. 14 en 15)

Ter uitvoering van het voornemen in het regeerakkoord heb ik inmiddels een onderzoek naar een verantwoorde uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer over de weg gestart. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar het inhaalverbod zal worden gezien waar verdere uitbreiding van een inhaalverbod autosnelwegen zinvol is en onder welke randvoorwaarden. Daarin zal ik de resultaten van de proef met een inhaalverbod op een 3-strooks autosnelweg (A12) betrekken. Ik zal u begin 2003 nader informeren over mijn conclusies en de daaruit resulterende concrete voornemens inzake de uitbreiding van het inhaalverbod.

106

Van verschillende kanten wordt beweerd dat de veiligheid op de weg zou verbeteren indien de snelheden van de verschillende voertuigen meer op elkaar worden afgestemd. Zou het verhogen van de maximumsnelheid van touringcars van 80 naar 100 km per uur de veiligheid op de wegen verbeteren? (blz. 15)

In het algemeen kan gesteld worden dat snelheidsverschillen tot inhaalmanoeuvres leiden en dat, naarmate snelheidsverschillen groter zijn, ook het risico bij inhaalmanoeuvres toeneemt. Dat wil nog niet zeggen dat alle voertuigen even snel zouden moeten rijden, want naast snelheid spelen andere elementen een rol, zoals massa en remvertraging. Een algemene verhoging van de maximum snelheid van touringcars van 80 naar 100 km per uur zou de veiligheid op de weg niet ten goede komen. Een dergelijke verhoging zou alleen moeten gelden voor voertuigen die aan bepaalde criteria (zoals voor de Duitse Tempo 100-bussen) voldoen, waarbij de rij- en remeigenschappen van personenauto's worden benaderd. Omdat hier

niet alleen veiligheids-, maar ook milieuaspecten een rol spelen, is een besluit over een eventuele verhoging van de maximum snelheid voor (bepaalde) bussen mede afhankelijk van het standpunt van mijn collega van VROM.

107

Op welke wijze denkt de regering de verkeershandhaving te verbeteren? Aan welke methodes wordt gedacht? (blz. 15)

Naast het reguliere toezicht van de politie worden sinds 1997 met extra middelen en mensen specifieke gerichte verkeerscontroles uitgevoerd. Thans bestaan in alle 25 politieregio's regionale plannen voor verkeershandhaving. Het betreft hier extra toezicht (per regio 28 fte) op de speerpunten snelheid, gordelplicht, roodlichtnegatie, helmdraagplicht en alcohol. De planmatige aanpak per regio is gestoeld op een analyse van verkeersongevallen. Daarnaast vindt in een drietal regio's een pilot (de zogenaamde «best-practices») plaats om de bestuurlijke samenwerking ten behoeve van de regionale plannen voor de verkeershandhaving te verbeteren. Een tussentijdse evaluatie van de regioplannen wordt eind 2002 door mijn ambtsgenoot van Justitie naar de Tweede Kamer gezonden. Daarnaast wil ik nader bezien of het mogelijk is het instrument van de bestuurlijke boete uit te breiden naar andere aspecten van de verkeershandhaving; enerzijds om mede de taken van de politie en het Openbaar Ministerie te ontlasten en anderzijds om de decentrale overheden te ondersteunen bij de uitvoering van het regionaal verkeersveiligheidsbeleid door hen naast de verantwoordelijkheden ook middelen beschikbaar te stellen.

108

In de vorige regeerperiode zijn er 200 mensen extra spoorwegpolitie toegezegd. Zijn deze reeds ingezet. Zo niet, wanneer zal dat dan wel gebeuren? (blz. 15 en 95)

Binnenkort ontvangt u het aanvalsplan sociale veiligheid. Hiervan maakt de inzet van extra spoorwegpolitie deel uit.

109

In 2005 zal het Deltaplan grote rivieren worden afgerond. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering. Is aan te geven of de bekostiging van de uitvoering binnen het geplande budget blijft? (blz. 15)

Medio oktober zal ik u, in het kader van de procedureregeling grote projecten, de veertiende voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren toesturen. Daarin heb ik de meest recente stand van zaken weergegeven. Uit mijn voortgangsrapportage – gebaseerd op de 16e IPO-rapportage met als peildatum 1 april 2002, blijkt dat ruim 750 km waterkering (eerste en tweede tranche werken) reeds veilig is (85% van het totaal aantal km).

Het IPO verwacht dat eind 2002 circa 830 km (93%) waterkering veilig kan zijn. Volgens het IPO kunnen in 2003 het laatste deel van de dijken achter Ramspol (in en rond Zwolle) en Andijk-Wervershoof (langs het IJsselmeer) veilig zijn. In 2004 kunnen volgens het IPO de Westervoortse dijk 2e deel, Dongemond, deel Harlingen en Sliedrecht Kleindiep Baanhoek veilig zijn. De laatste projecten – Zederik, Vianen, restant Harlingen en de Nieuwe Maasdijk te Krimpen a.d. Lek – zijn pas in 2005 veilig. Naar huidige inzichten is het totale beschikbare budget toereikend om het DGR programma te kunnen uitvoeren. Wel zal daarbij gelijk aan voorgaande jaren het beschikbare jaarbudget door middel van kasritmeverschuivingen binnen het uitvoeringsjaar moeten worden aangepast aan het uitvoeringstempo van de werkzaamheden.

110

Waarom is er onder «verkeerseducatie» geen melding gemaakt van het zogenaamde kindlint of 30 km-zones? (blz. 15)

De 30 kilometerzones betreffen niet een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.

111

Onder welk begrotingsartikel is geld gereserveerd voor het extra toezicht (politie) dat op pagina 15 worden genoemd? (blz. 15)

Op artikel 07.01.02 van hoofdstuk 12 van de Rijksbegroting staat momenteel ruim 9 mln. gereserveerd voor met name extra toezicht bij tram en metro. Zie voor een specificatie bij het antwoord op vraag 211. Extra inzet van politie t.b.v. handhaving en opvolging komt t.l.v. de begroting van BZK ofwel de politiekorpsen. Het gaat hierbij m.n. om de dekking van de uitbreiding van de spoorwegpolitie met drie VVC-teams (zie antwoord vraag 108).

112

Worden, naast het CBR, rijjschoolhouders betrokken bij de totstandkoming van een samenhangend plan voor de verdere verbetering van de rijvaardigheid? Zo nee, waarom niet? (blz. 15)

Ja.

113

Hoe moeten de afschaffing van het belastingvoordeel voor stil, schoon en veilig voor auto's gezien worden in het licht van de doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren? (blz. 16)

Premies bestaan er voor schone en zuinige auto's, niet voor veilige auto's. Het voornemen van het kabinet is om de premies per 1 januari 2003 af te schaffen. Ingeschat wordt dat schrappen zal leiden tot een extra CO₂-uitstoot door de sector waarschijnlijk in de orde van grootte van 0,1 Mton. Deze extra uitstoot zal naar verwachting kunnen worden gecompenseerd en op zich niet leiden tot aanpassen van de CO₂-doelstelling voor Nederland (zie ook antwoord op vraag 213).

114

De PKB Ruimte voor de Rivier wordt in 2004 aan de Kamer gestuurd. In totaal wordt daarvoor 1,9 miljard euro gereserveerd. Op blz. 31 wordt aangegeven dat voor de periode 2003–2006 93 miljoen euro is gereserveerd voor het opstellen en uitvoeren van de PKB. Hoe verhouden zich deze bedragen? (blz. 16)

Het project Ruimte voor de rivier heeft tot doel de veiligheid langs de bedijkte Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas uiterlijk in 2015 in overeenstemming te brengen met de wettelijke norm. Met betrekking tot de plannen die thans in de studie ontwikkeld worden zal een planologische kernbeslissing (PKB) genomen worden. Deel 1 van deze procedure (ontwerp-besluit) wordt in 2004 ter inzage gelegd. Na inspraak en advies zal de Ministerraad vervolgens haar definitieve standpunt (PKB deel 3) ter instemming aan de Tweede Kamer aanbieden (2005). Na besluitvorming door de Tweede Kamer kunnen de vervolgpcedures worden doorlopen, waarin de maatregelen worden uitgewerkt tot inrichtingsplannen en ontwerpen. Eerst hierna kunnen de maatregelen in uitvoering worden gerealiseerd. Het zwaartepunt van de uitgaven ligt derhalve in de periode tussen 2006 en 2015, wanneer daadwerkelijk gewerkt wordt aan de realisatie van meer Ruimte voor de rivier. Het totale

budget van 1,9 miljard euro is bestemd voor de uitvoering van reeds lopende projecten passend binnen de doelstellingen van Ruimte voor de Rivier, voor de opstelling van de PKB alsmede voor de daadwerkelijke uitvoering van de in de PKB nader te definiëren maatregelen. Deze middelen worden primair ingezet om de veiligheidsdoelstelling te realiseren bij normaal gebruikelijke inpassing. Het budget dat voor de periode 2003 tot en met 2006 is gereserveerd, is bestemd voor de opstelling van de PKB en de uitvoering van reeds lopende projecten passend binnen de doelstellingen van Ruimte voor de Rivier.

115

In de begroting staat dat de zwakke schakels in de kust zullen worden aangepakt. Waarom komt dit niet terug in het beleidsprogramma? Is voor het wegwerken van de zwakke schakels van de kust voldoende geld gereserveerd en zo ja hoeveel? (blz. 16)

Op basis van kustafslaganalyses en rekening houdend met een toenemende zeespiegelstijging de komende 50 jaar zijn vanuit de veiligheidsoptiek gezien 13 zwakke schakels in de kust te verwachten. Mede gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen en de gewenste versterking vanuit natuur, landschap of recreatie (ruimtelijke kwaliteit) zijn 3 van deze zwakke schakels in de derde Kustnota prioritair gesteld. In totaal is door V&W voor de aanpak van de zwakke schakels een bedrag van 716 miljoen euro gereserveerd in de periode 2006 tot en met 2020. Indicaties van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen betreffende de vereiste verzwaring van de hydraulische golfrandvoorwaarden geven mij aanleiding om op korte termijn de veiligheid van de kust in het licht van deze randvoorwaarden te beoordelen. Dit zou tot versnelde inspanning kunnen leiden. Zodra de eerste resultaten van mijn beoordeling beschikbaar zijn, zal ik u daarover informeren.

116

Begin 2003 verschijnt het kabinetsstandpunt noodoverloopgebieden. Is er thans al geld gereserveerd voor het beleid ten aanzien van deze gebieden? (blz. 16)

Nee, er is voor het aanwijzen en inrichten van noodoverloopgebieden thans geen geld gereserveerd op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

117

Hoe staat het met de plannen rond een landelijke registratie van vermiste fietsen? Waar in de begroting staan in algemene zin de plannen en budgetten voor het fietsbeleid? (Blz. 16).

Met de brief van 15 februari 2002 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van de fietsdiefstal. Inmiddels heeft de RDW een plan van aanpak opgesteld voor een registratiesysteem voor gestolen fietsen. Ik ben thans in overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Justitie met de intentie nog dit jaar de RDW hiervoor opdracht te verlenen. Het fietsbeleid in algemene zin valt onder hoofdstuk 6, paragraaf «bewuste vervoerwijzekeuze». In deze paragraaf wordt het mobiliteitsmanagementbeleid toegelicht. Beleid gericht op korte ritten is hierbinnen een hoofdaandachtveld. Als indicator hiervoor is het aandeel fiets in korte ritten tot 7,5 kilometer opgenomen. Het mobiliteitsmanagementbeleid zal worden toegelicht in de Nota Mobiliteitsmanagement waarvan ik voornemens ben deze eind dit jaar naar de Tweede Kamer te zenden.

Heeft het rapport «Knelpunten leefomgeving op het rijkswegennet» geen prikkel geboden om een plan van aanpak te maken voor de meest ernstige leefbaarheidsknelpunten? (blz. 16 en 17)

De conclusies uit de rapportage zijn meegenomen in het kader van de uitvoering van het NVVP. Echter dit najaar moest worden begonnen met de herziening van het NVVP. Uitgangspunt bij de herziening is dat VenW een goed milieubeleid voert in overleg met VROM. Hierbij wordt een zakelijke aanpak gevolgd: effectieve en kostenefficiënte maatregelen worden benoemd met financiële dekking. Aanvullende uitgangspunten zijn aansluiting bij EU/internationale regelgeving en, realistische en haalbare doelen en ambities. Op korte termijn zal in NVVP-verband duidelijk worden hoe dit beleid zich verhoudt tot het oplossen van de knelpunten, zoals in het rapport benoemd.

Wat zijn de totale uitgaven en de aangegane verplichtingen voor de geluidsisolatie Schiphol tot nu toe? Zijn er na 2004 nog uitgaven te verwachten? (blz. 17)

De totale uitgaven tot en met 1 oktober 2002 bedragen € 144 678 000 De totale aangegane verplichtingen € 298 490 000 Zoals uit de begroting blijkt loopt de kostenraming voor de uitvoering van het project Geluidsisolatie fase 2 (GIS 2) tot 2004. Het project wordt intensief gemonitord tijdens de uitvoering. Mocht blijken uit nieuwe ramingen dat kosten over de jaargrens 2004 heen gaan dan worden deze bij de volgende begrotingsronde meegenomen.

In de PKB Schiphol is uitgegaan van een van een raming van 395 miljoen gulden voor de geluidsisolatie Schiphol. De totale kosten, opgenomen in de begroting, zijn aanzienlijk hoger. Wat zijn de oorzaken van de kostenstijging? Kan mede gezien het lopende onderzoek naar bouwfraude worden gegarandeerd dat de aanbestedingsprocedure voor het project goed is verlopen? (blz. 17)

In dit verband is het van belang dat de PKB-raming – uitgaande van de ervaringen met GIS I – betrekking had op een zeer globale inschatting van de te isoleren woningen. Het uit te voeren isolatieprogramma volgt namelijk niet uit de PKB, maar uit de aanwijzing Schiphol, waarbij de definitieve geluidszones zijn vastgesteld. In 1997 is deze raming in overleg met de luchtvaartsector daarom al verhoogd tot € 255,5 miljoen (f 517 mln). De aanbesteding heeft plaatsgevonden door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) volgens de Europese richtlijnen. Op basis van de inschrijvingen is door AAS gegund. Er zijn geen aanwijzingen voor onrechtmatigheden bij de aanbestedingsprocedure. In de tweede helft van 2001 werd een belangrijke kostenstijging voor GIS2 gemeld. De kosten worden nu geraamd op 409,8 miljoen Euro. De kostenstijging wordt onder meer veroorzaakt door een vertraging in het project tijdens het beheer door AAS en de noodzakelijke overdracht naar het Rijk. Daarnaast speelt een sterke stijging van de marktprijzen en het ontbreken tot nu toe van prijsindexering een belangrijke rol.

Bij de overname van het project door het Rijk is de totale kostenopgave doorgelicht, waarna nog een second opinion is gevraagd van een onafhankelijke bouwkostenskundige. Vanaf dat moment is gewerkt met vaste eenheidsprijzen, die jaarlijks op basis van de bouwindex worden verhoogd.

121

Bij de financiële verantwoording over het jaar 2000 heeft de regering aangegeven dat aan de hoofdingenieur-directeur Noord-Holland is verzocht een verbeterplan op te stellen voor de geluidsisolatie van Schiphol. Uitgangspunt bij de verbeteracties was dat het financieel beheer bij dit project per 1 juni 2001 op orde is. Gezien de begroting lijken de verbeteracties nog niet tot concreet resultaat te hebben geleid. Welke maatregelen neemt het kabinet om dergelijke kostenstijgingen nu en in de toekomst te voorkomen? (blz. 17)

Zie het antwoord op vraag 120. Er wordt gewerkt met vaste eenheidsprijzen, die jaarlijks op basis van de bouwindex worden verhoogd.

122

Acht het kabinet, afhankelijk van de oorzaken van de exorbitante kostenstijging van de geluidsisolatie rond Schiphol, het gerechtvaardigd dat deze kosten ten laste worden gebracht van de luchtvaartsector? (blz. 17)

In het antwoord op vraag 120 zijn de oorzaken van de kostenstijging aangegeven. Ook met inachtneming daarvan is het gerechtvaardigd dat de kosten worden doorberekend aan de luchtvaartsector. De kosten worden gemaakt in verband met de verruimde gebruiksmogelijkheden van Schiphol door de sector. Achtergrond van de wettelijke regeling betreffende doorberekening aan de sector is het beginsel «de veroorzaker betaalt».

123

Zal de CO₂ streefwaarde voor verkeer een harde doelstelling zijn of een zachte doelstelling (streefwaarde) zonder consequenties bij het niet naleven ervan? (blz. 17)

In het project streefwaarden sectorale CO₂-emissieniveaus werken de departementen VROM, EZ, LNV en VenW samen aan de formulering van streefwaarden. De streefwaarden geven duidelijkheid over de prestatie die de komende periode van de verschillende sectoren en departementen wordt verwacht en hebben de status van een inspanningsverplichting. Dreigt een streefwaarde te worden overschreden dan dient in eerste instantie binnen de sector naar een oplossing te worden gezocht. Is dat niet mogelijk dan kan er ook daarbuiten naar een oplossing worden gezocht in de vorm van reservemaatregelen in een andere sector. Met deze aanpak wordt evenwicht nagestreefd tussen afrekenbaarheid per sector en de kosteneffectiviteitsvoordelen die uit flexibiliteit kunnen voortkomen.

Een ambtelijke projectgroep zal een advies voorbereiden inzake de hoogte van de streefwaarden en daarbij ingaan op de vraag op welke wijze omgaan dient te worden met externe omstandigheden, hoe te handelen bij dreigende overschrijding, wie dit vaststelt, verdeling van verantwoordelijkheden, spelregels bij intensivering, etc. In het eerste kwartaal van 2003 zal het kabinet een besluit nemen over de streefwaarden.

124

Hoe beoordeelt de regering de stijging van CO₂-emissies door verkeer, zoals vermeld staat in de Milieubalans van het RIVM? (blz. 17)

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat erkent de stijging van CO₂-emissies door verkeer, zoals vermeld staat in de Milieubalans van het RIVM. Deze stijging is tot stand gekomen ondanks het feit dat automotoren relatief zuiniger zijn geworden. Belangrijkste oorzaken voor de stijging zijn de toegenomen mobiliteit en de verkoop van steeds grotere

en luxere auto's met een hoger brandstofverbruik. In het project streefwaarden sectorale CO₂-emissieniveaus werken de departementen VROM, EZ, LNV en VenW samen aan de formulering van streefwaarden. Uitgangspunt bij de formulering van streefwaarden is een kostenefficiënte realisatie van de Kyoto-afspraken. De streefwaarden geven duidelijkheid over de prestatie die de komende periode van de verschillende sectoren en departementen wordt verwacht en hebben de status van een inspanningsverplichting. Het oordeel van de regering over de stijging van de CO₂-emissies door verkeer en vervoer zal tot uiting komen in het besluit dat over dit project wordt genomen. Met de ontwikkeling van het CO₂-beleidskader verkeer en vervoer (zie antwoord op vraag 213) geeft Verkeer en Waterstaat invulling aan de inspanningsverplichting die volgt uit de sectorale streefwaarden.

125

Tot welke aanpassingen in de doelen voor geluidshinder leidt het «in lijn brengen van de ambities met de financiële mogelijkheden»? (blz. 17)

Daarover is nu nog geen duidelijkheid te geven. Momenteel wordt gewerkt aan de herziening van het NVVP en daarmee aan de herziening van de doelen voor Geluidshinder binnen de daarvoor beschikbare financiële ruimte. In het beleidsvoornemen voor het nieuwe NVVP zal daarover meer duidelijkheid gegeven worden.

126

Op welk bedrag moet de 9%, zoals genoemd op pagina 18, worden bezuinigd? (blz. 18)

Het percentage van 9% wordt berekend op het loongevoelig deel van de begrotingsuitgaven, exclusief de directe uitvoeringsuitgaven van Rijkswaterstaat, het KNMI en de Inspectie V&W. Naar beleidsartikel gespecificeerd gaat het om de volgende bedragen:

Grondslag	Beleidsartikel 2006 (*€ 1000)
4 761	01 Veilig goederenvervoer
3 142	02 Versterking netwerk goederenvervoer
5 056	03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem
1 280	04 Duurzaam goederenvervoer
2 070	05 Veilig Personenvervoer
4 115	06 Versterking netwerk personenvervoer
2 007	07 Klantgericht
1 787	08 Duurzaam personenvervoer
2 163	09 Veilige luchtvaart
1 136	10 Faciliteren luchtvaartnetwerk
1 238	11 Effectief werkend luchtvaartbestel
501	12 Duurzame luchtvaart
3 307	13 Veiligheid water
10 080	14 Waterbeheer
75 186	21 Algemeen departement
103 480	22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie

127

Wat zijn de kosten van de invoering van de digitale tachograaf? Komen deze kosten volledig ten laste van de rijksoverheid? (blz. 18)

De digitale tachograaf wordt ingevoerd in de periode 2002–2004. Alle kosten voor de invoering van de digitale tachograaf, gerelateerd aan deze periode, komen voor rekening van de Rijksoverheid, deze kosten worden geraamd op € 11 mln. Na 2004 worden de kosten doorberekend in de leges.

128

Waarom worden in Nederland geen informatieborden over de stad of streek, die men passeert, langs de snelwegen geplaatst, zoals dat bijvoorbeeld in Frankrijk wel gebeurt? (blz. 18)

In Nederland wordt, conform de richtlijnen bewegwijzering, informatie over stad of streek vermeld op informatiepanelen op parkeerplaatsen langs het wegennet. De aanwezigheid van een informatiepaneel wordt door middel van een in de bewegwijzering opgenomen «I»-symbool aangegeven. Daarnaast is, als proef, op een enkele plaats een informatiebord, zoals onder andere in Frankrijk voorkomt, geplaatst. Bijvoorbeeld langs de A28 waar de Utrechtse Heuvelrug wordt aangegeven.

129

Rijkswaterstaat is uitgezonderd voor de extra bezuiniging of volumetaakstelling die wel voor andere Directoraten-Generaal geldt. Om hoeveel geld zou het gaan voor de komende jaren als ook Rijkswaterstaat een volumetaakstelling gelijk aan de andere Directoraten-Generaal zou krijgen? (blz. 18)

Op grond van het Strategisch Akkoord is Rijkswaterstaat inderdaad uitgezonderd voor de zgn. volumetaakstelling, omdat een dergelijke taakstelling leidt tot een vermindering van de productie. Dit zou niet in lijn zijn met de extra inspanningen waarvoor Rijkswaterstaat de komende jaren op het gebied van mobiliteit is gesteld. De intensiveringen uit het Strategisch Akkoord zouden in dat geval geen doorgang kunnen vinden. Indien Rijkswaterstaat wel betrokken zou zijn in de volumetaakstelling zou hiermee een bedrag gemoeid zijn van circa € 11 mln in 2003, oplopend tot € 45 mln in 2006 en verder. De efficiencytaakstelling is wel aan Rijkswaterstaat opgelegd, onder meer door het niet toevoegen van de directe uitvoeringsuitgaven ten behoeve van het fileplan.

130

Hebben er behalve de genoemde wijzigingen in het schema op pagina 19 andere wijzigingen of verschuivingen plaatsgevonden, in het bijzonder betreffende het Directoraat-Generaal Water? (blz. 19)

Op het gebied van Water hebben zich, behoudens de toevoeging van het resterend deel van de in 1998 door het Kabinet gereserveerde impulsmiddelen voor de Waterbodempromotie (zie blz. 118 van de begroting van het Infrastructuurfonds), geen substantiële begrotingswijzigingen voorgedaan. In het kader van de verdere onderscheiding van de kernfuncties beleid, uitvoering en inspectie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft ontvlechting uit de Rijkswaterstaat plaatsgevonden van de beleidstaak op het gebied van water. Per 1 februari 2002 is deze taak ondergebracht in een apart directoraat-generaal Water. Deze ontvlechting is budgettair neutraal geschied; het betreft een organisatieverandering binnen het totale personele en materiele kader van V&W.

131

Welke kleine subsidieregelingen worden geschrapt als gevolg van de taakstellingen in het strategisch akkoord? Waar dienden deze subsidies voor? (blz. 20)

Als gevolg van de taakstelling uit het Strategisch Akkoord en de additionele taakstelling zijn de volgende subsidies gestopt (gerangschikt naar beleidsterreinen):

Goederenvervoer:

- * Leerstoel Transport Technologie: Bevorderen van kennisoverdracht op het terrein van transporttechniek en logistiek. Het Rijk verricht mede-

- financiering voor extra menskracht waarmee de kwaliteit van het academisch onderwijs m.b.t. transport en logistiek wordt verhoogd en meer gekwalificeerde ingenieurs op de arbeidsmarkt worden gebracht.
- * Zeemanswelzijn: Krachtens deze subsidieregeling wordt aan de Stichting Zeemanswelzijn een bijdrage verstrekt voor het bieden van ontplooiings- en ontspanningsmogelijkheden aan de wal voor zeevarenden.
 - * Schipperszorg: Het doel van deze subsidieregeling is het ondersteunen van multifunctionele schipperscentra voor activiteiten, projecten en voorzieningen van sociale en culturele aard van de binnenvaart.
 - * Zeekadettenkorps: Het doel van deze subsidie is de jeugd kennis te laten maken met beroepen op het water.
 - * Milieuonderwijs HBO: Het doel van deze subsidie is het verzorgen van milieuonderwijs aan studenten in 4e klas van de HBO-scholen. De bedoeling is dat aanstaande zeelieden milieubewust worden bij de uitoefening van hun toekomstige taak.

Personenvervoer:

- * Stichting Gedeeld Autogebruik: Deze organisatie probeert, door met name voorlichting, het solo-autogebruik in woon-werkverkeer te verminderen.
- * Vervoersmanagement NL: Deze organisatie probeert, door met name voorlichting, het solo-autogebruik in woon-werkverkeer te verminderen.
- * Platform Telewerken: Deze organisatie probeert, door met name voorlichting, het solo-autogebruik in woon-werkverkeer te verminderen.

Water:

- * Stichting Werkgroep Noordzee: Zorgt voor ondersteuning op het gebied van het mariene milieu. De werkzaamheden van de stichting richten zich op de Noordzee voor wat betreft: scheepvaart, visserij, ruimtelijke ordening en gevaarlijke stoffen.
- * Stichting Reinwater: De werkzaamheden van de stichting richten zich op het verkrijgen en het behouden van schoon oppervlaktewater van met name de rivieren de Rijn, de Maas en de Schelde.

Luchtvaart:

- * KNVvL: Het motief voor subsidietoekenning KNVvL is gelegen in de invloed die van de coördinerende taak in de vrijetijdsluchtvaart (met name zweefvliegsector) van de vereniging uitgaat op het niveau van de veiligheid (o.a. toezicht op onderhoud) en de mate van zorg voor het milieu.

Rijkswaterstaat:

- * Zoute Veeren: De zoute veren-regeling behelst een bijdrage aan de veerdienstondernemers om 55-plussers tegen gereduceerd tarief gebruik te maken van de veerdiensten in het waddengebied en in Zeeland.

132

Zijn er kwantitatieve gegevens beschikbaar over wat de verruiming van de vaarweg Lemmer-Delfzijl oplevert? (blz. 21)

Uit de verkenning blijkt dat, afhankelijk van de groeiscenario's, het verwachte jaarlijkse vervoerde tonnage op deze vaarweg tussen de 10 en 20 miljoen ton zal liggen in 2015. Deze verwachtingen worden ondersteund door de laatste groeiontwikkelingen. Na uitvoering van de in de planstudie beschreven verbeteringen zal de vaarweg Lemmer-Delfzijl in ieder geval bevaarbaar worden voor klasse Va-schepen en 3-laagscontainervaart. Dat wil zeggen dat de vaarweg minimaal schepen van 110 meter

lang, 11,40 meter breed en met een diepgang van 3,50 meter kan accommoderen. Wat de precieze afmetingen van de vaarweg zullen worden is afhankelijk van de uitkomsten van de planstudie die begin 2004 zal zijn afgerond.

133

Waarom staat er niets in de bijlage beleidsagenda over de fiets? (blz. 21 en 22)

Zie het antwoord op vraag 11.

134

In de beleidsagenda van 2003 (op het terrein water) wordt het gereedkomen van het gemaal bij Gouda als concreet resultaat verwacht. Kan er naast dit resultaat een meer compleet overzicht worden gegeven (met name ten aanzien van dijkversterking en kustbeveiliging)? (blz. 22)

Ten aanzien van de dijkversterkingen baseer ik mij op de gegevens van het IPO met als peildatum 1 april 2002. Volgens het IPO kunnen in 2003 het laatste deel van Dijken achter Ramspol (in en rond Zwolle) en Andijk-Wervershoof (langs het IJsselmeer) veilig zijn. In 2004 kunnen volgens het IPO de Westervoortse dijk 2e deel, Dongemond, deel Harlingen en Sliebrecht Kleindiep Baanhoek veilig zijn.

De laatste projecten – Zederik, Vianen, restant Harlingen en de Nieuwe Maasdijk te Krimpen a.d. Lek – zijn pas in 2005 veilig. In het werkschema voor 2003 is het voornemen opgenomen om ruim 12,5 miljoen m³ zand in het Nederlandse kuststelsel te brengen.

Er is in dit werkschema voorzien in suppleties bij Ameland, Texel, Den Helder, Calantsoog, Egmond aan Zee, Hoek van Holland, Renesse en Westerschouwen. Het doel hiervan is om bij te dragen aan het duurzaam handhaven van de basiskustlijn. Een proef met een grote hoeveelheid zand aan te brengen als een voedingsbank, een kunstmatig gecreëerde zandbank, nabij de kustplaats Egmond aan Zee, maakt onderdeel uit van dit voorlopig werkschema. Doel van deze proef is om meer inzicht te verwerven inzake het gedrag van dergelijke constructies en de effecten daarvan op het afslaggedrag van de kust.

Naast de suppleties wordt tevens bij op de Zeeuwse kust het programma herstel steenbekledingen uitgevoerd. Per jaar wordt ongeveer 11 km kust op sterkte gebracht.

Overigens wordt bij het deel Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting 2003 nader ingegaan op de beoogde producten van de Natte Infrastructuur, het betreft daarbij Aanleg en Beheer en onderhoud van de onderdelen Waterkeren (02.01) en Waterbeheeren en Vaarwegen (02.02).

135

Waarom vallen extra in- en uitvoerstroken, doelgroepstroken, P&R, mobiliteitscentra, ketenmobiliteit, enz. niet onder de benuttingmaatregelen zoals op pagina 23 opgesomd? (blz. 23)

De op pagina 23 genoemde, niet limitatieve, opsomming betreft maatregelen die een slimmer gebruik van de bestaande wegen moeten stimuleren en waarvoor in deze kabinetsperiode gelden zijn vrijgemaakt. Hoewel in eigenschappen en oplossingsvermogen verschillend, zijn het voorbeelden van maatregelen die op grond van ervaringen effectief genoemd kunnen worden. Tevens zijn het maatregelen die binnen de gestelde termijn, de beschikbare financiën en de rol van de rijkswegbeheerder tot concrete resultaten zullen leiden. Het stimuleren van een

slimmer gebruik van de weg verwijst naar het op de juiste wijze/moment inzetten van een maatregelenmix, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden. Ook andere dan de op blz. 23 genoemde maatregelen kunnen hierin hun meerwaarde bewijzen.

136

Hoe combineert de regering de internationale milieudoelstellingen met de opmerking in de begroting dat «het kabinet zich niet richt op maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen»? (blz. 23)

Het kabinet streeft een ontkoppeling na van milieu- en economische doelen. Een economische groei leidt tot een toename van de mobiliteit. Dat kan en wil het kabinet ook niet ontmoedigen. Ontmoediging van het autogebruik is geen doel van dit kabinet. Het kabinet wil echter wel dege-lijk de internationale doelen, waaronder die van Kyoto, halen en zet daarom in op bronbeleid (schone motoren van auto's en vrachtauto's) maar wel in de vorm van kosteneffectieve en kostenefficiënte maatregelen.

In de komende maanden wordt gezien welke (nieuwe) maatregelen onder deze voorwaarden kansrijk zijn. Beïnvloeding van het rijgedrag van automobilisten en chauffeurs door bijvoorbeeld Het Nieuwe Rijden scoort op meerdere doelen zoals een veiliger rijgedrag, zuiniger brandstofgebruik en reductie van emissies en van CO₂.

137

Wat is het beleid ten aanzien van het onderhoud van de spoorweginfrastructuur? Hoe vaak worden er spoorlijnen gedurende een dagdeel geheel buiten werking gesteld? Wat zijn hierover de afspraken met de infrabeheerder en met NS? (blz. 24)

Ten aanzien van het onderhoud van het spoor worden met Railinfrabeheer afspraken gemaakt over de functionaliteit, beschikbaarheid, handhaafbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur. Daarnaast moet Railinfrabeheer zich te houden aan wettelijke regels voor veiligheid en milieu. Alleen in uitzonderlijke situaties, als het niet anders kan, worden spoorlijnen gedurende een dagdeel buiten werking gesteld. Waar mogelijk worden de werkzaamheden verschoven naar de nacht, om overlast aan de reizigers te beperken. De gewenste omvang van de treinvrije perioden wordt voorgelegd aan Railned Capaciteitstoedeling en onder leiding daarvan besproken met de vervoerders. Het resultaat levert een indeling in uitzonderlijk hinderrijk, hinderrijk en hinderarm. De afspraken zijn onderdeel van de subsidie-aanvraag voor kapitaallasten en onderhoud voor de landelijke railinfrastructuur. De resultaten worden elk kwartaal gerapporteerd aan Verkeer en Waterstaat.

138

Waarom komt er geen benuttingsimpuls voor vaarwegen? (blz. 24)

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 84.

139

In hoeverre staat de voorgenomen bezuiniging op de Inspectie Verkeer en Waterstaat op gespannen voet met extra handhavingstaken? Kan de regering dit toelichten? (blz. 24 en 49)

De bezuinigingstaakstelling van de Inspectie Verkeer en Waterstaat betreft alleen de zogenaamde efficiency-korting. Om te voorkomen dat het primaire proces van de Inspectie onder druk komt te staan is besloten de Inspectie te ontzien bij de volumetaakstelling uit het Strategisch

Akkoord. De efficiency taakstelling zal moeten worden gerealiseerd door efficiencyvoordelen te behalen bij het uitvoeren van de staftaken.

140

Zijn een verbetering van aanbestedingsprocedures en meer zeggenschap voor decentrale overheden de enige twee maatregelen gericht op de verbetering van het openbaar vervoer? Zo nee, waarom worden die dan alleen in dit overzicht genoemd en welke voorgenomen verbeteringen ontbreken in de opsomming? Is het juist dat hier onder openbaar vervoer alleen het stad- en streekvervoer wordt verstaan? (blz. 27)

Onder deze twee benamingen vallen de diverse maatregelen ter verbetering. In het overzicht op pag. 27 wordt met Openbaar Vervoer inderdaad het stad- en streekvervoer bedoeld.

141

Wat omvat het «verbeteren van het bestaande vaarwegenstelsel» nu voor de genoemde projecten pas na 2005 geld beschikbaar komt, terwijl de begroting over de periode 2003–2006 gaat? (blz. 27)

Zoals uit het MIT projectenboek 2003 blijkt, zijn (in tegenstelling tot wat in de vraag wordt gesteld) ook voor de jaren 2003, 2004 en 2005 financiële middelen beschikbaar voor de aanleg en verbetering van het vaarwegenstelsel alsmede voor het beheer en onderhoud daarvan. In die zin hebben er geen inhoudelijke wijzigingen in de programmering plaatsgevonden ten opzichte van het MIT 2002. Voor de periode 2003–2006 is zodoende budget beschikbaar voor de in het MIT 2003 opgenomen lopende realisatieprojecten en daarnaast ook voor de uitvoering van enkele projecten die nu nog in de planstudiefase verkeren. De verdeling van de beschikbare financiële middelen over de diverse jaren is zoveel mogelijk afgestemd op de uitvoeringsplanning van de projecten en de daarmee samenhangende procedures.

142

Aangegeven is dat er 20 miljoen beschikbaar is voor verbetering van de rentabiliteit van de Betuweroute. Waarop is dit bedrag gebaseerd? Waar wordt dit geld precies voor aangewend? Ten laste van welke post op de begroting komt dit bedrag? (blz. 29)

Het bedrag van € 20 mln is gebaseerd op de begrote uitgaven in de jaren 2003 t/m 2005 voor de uitvoering van projecten die zijn afgesproken met het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer. Deze afspraken zijn vastgelegd in een zogenaamde «Letter of Intent», die bij brief van 18 mei 2001 (Kamerstuk 2000–2001; 22 589 nr. 183; Tweede Kamer) aan de Tweede Kamer is gezonden. In de brief van 27 november 2001 (Kamerstuk 2001–2002; 22 589 nr. 190; Tweede kamer) is de stand van zaken van die projecten weergegeven.

143

Voor de bevordering van private financiering wordt tot en met 2006 40 miljoen euro uitgetrokken. Volgens het regeringsbeleid moet worden aangetoond dat publiek-private samenwerking (PPS) effectiviteitswinst oplevert voordat besloten kan worden tot PPS? Welke kosten moeten met deze 40 miljoen worden gefinancierd? Hoe verhoudt zich dit tot de PPS-faciliteit van het kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën? (blz. 29)

Bij de € 40 mln tot en met 2006 gaat het niet om een algemeen bedrag ter bevordering van private financiering. Het bedrag is specifiek gereserveerd als bijdrage van Verkeer en Waterstaat voor de Nieuwe Sleutel Projecten

(HSL stations) op het IF artikel 01.02. De PPS- faciliteit van het kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën staat los van de door VenW gereserveerde bijdrage voor de Nieuwe Sleutel Projecten. Dat PPS bij specifieke projecten een aangetoond middel moet zijn om meerwaarde te realiseren voordat besloten kan worden tot PPS blijft en is uitgangspunt en is en wordt gehandhaafd.

144

Moet uit het voorgenomen onderzoek naar verbetering van de rentabiliteit van de Betuweroute worden afgeleid dat de drie vorige kabinetten daaraan te weinig aandacht hebben besteed? Zo nee, hoe moet dit voor-nemen dan precies worden geïnterpreteerd? (blz. 29)

In de afgelopen kabinetsperioden is veel aandacht besteed aan de rentabi-liteit van de Betuweroute. Dat blijkt onder andere uit de PKB Betuweroute (1993/1994), het kabinetsstandpunt Betuweroute naar aanleiding van het onderzoek van de Cie Hermans (1995) en de kabinetsnotitie Betuweroute (1998). Vervolgens is in 1999 een uitgebreide marktconsultatie gehouden over de mogelijke private betrokkenheid bij het railgoederenvervoer. Het huidige kabinet zet met het nu lopende onderzoek dus de lijn van de vorige Kabinetten voort: regelmatig bezien of er nog verbeteringen te vinden zijn.

145

Welke aandacht wordt gegeven aan het realiseren van doelgroepstroken? Hoe beoordeelt de regering de opvatting van EVO, KNV en TLN dat meer aandacht moet worden besteed aan meer duurzame oplossingen, zoals doelgroepstroken en dat het gevaar dat extra spitsstroken extra verkeer genereren hierdoor wordt voorkomen? (blz. 35)

Het inzetten van doelgroepstroken is één van de maatregelen om tot een slimmer gebruik van de bestaande wegcapaciteit te komen, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden en de samenstelling van het verkeer. Zo is voor de aanleg van een doelgroepstrook van belang dat deze voldoende gevuld kan worden, zonder de doorstroming aan te tasten. Niet ondenkbaar is dat in bepaalde omstandigheden een doelgroepstrook de voorkeur heeft boven andere, meer generieke maatregelen zoals een spitsstrook. Overigens kunnen verbeteringen in de doorstroming altijd van invloed zijn op de latente vraag.

146

Wat is de status van het programma Duurzaam Veilig? Is dit programma inmiddels opgenomen in de GDU-gelden? (blz. 40 en 47)

Het Startprogramma Duurzaam Veilig loopt eind 2002 af. De financiële afronding van enkele gesubsidieerde projecten loopt nog door tot in 2003. De voorbereidingen voor de tweede fase van Duurzaam Veilig zijn in volle gang. Het is de bedoeling om de middelen voor verkeersveiligheid per 1-1-2004 via de GDU aan de decentrale overheden beschikbaar te stellen. Naar verwachting is per die datum de wetswijziging gereed die het moge-lijk maakt om via de GDU ook niet-infrastructurele maatregelen te bekos-tigen, zoals voorlichting en educatie. Voor het jaar 2003 worden de middelen voor verkeersveiligheid nog op basis van het Interimbesluit Duurzaam Veilig aan de provincies en kaderwetgebieden beschikbaar gesteld.

147

Is overwogen om snelheidsbegrenzers verplicht te stellen voor bestelwa-gens gezien het grote aantal ongevallen met bedrijfswagens? Kan de regering dit toelichten? (blz. 42 en 47)

Op dit moment loopt een onderzoek dat inzicht moet opleveren over de maatregelen die de veiligheid van het bestel- en distributieverkeer op praktische en kosteneffectieve wijze kunnen verbeteren. De toerental- en snelheidsbegrenzer is één van de maatregelen die daarbij wordt onderzocht. Begin 2003 zijn de resultaten bekend.

148

Welke conclusie wordt getrokken uit het feit dat door de verhoging van het aantal bestelwagens en trekker-oplegcombinaties als gevolg van het weren van vrachtwagens uit de binnenstad de verkeersonveiligheid toeneemt? (blz. 42)

Uit het antwoord op de vorige vraag blijkt dat aan de veiligheid van het bestel- en distributieverkeer bijzondere beleidsaandacht wordt gegeven, juist om het negatieve effect op de verkeersveiligheid van het weren van de grotere vrachtwagens uit de binnenstad tegen te gaan. Zoals reeds bij vraag 147 aangegeven, zijn begin 2003 de resultaten van het onderzoek naar veiligheid van het bestel- en distributieverkeer bekend. Hierna zal bezien worden wanneer welke maatregelen geïmplementeerd kunnen worden.

149

Kan een overzicht worden gegeven van de venstertijden van alle steden in Nederland met meer dan 100 000 inwoners? Zijn er gegevens beschikbaar over het aantal verkeersongevallen met vrachtverkeer en het aantal verkeersongevallen waarbij bestelbussen betrokken waren over de afgelopen vijf jaar? Zo ja, kunnen deze aan de Kamer worden toegezonden? (blz. 42)

Als deelnemer in het Platform Stedelijke Distributie (PSD) ben ik geïnformeerd over een aantal projecten die op zich vallen op het terrein van de decentrale overheden, zoals de venstertijden voor bevoorrading in onze steden. Het PSD heeft namelijk het rapport «Van B naar A, maatregelen en projecten voor goederenvervoer in Nederlandse steden» uitgegeven. Daaruit is tabel 1 met het antwoord op uw vraag voortgekomen. (zie bijgevoegd bestand). In antwoord op het laatste deel van uw vraag vindt u in tabel 2 (eveneens in bijgevoegd bestand) het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers t.g.v. een ongeval waarbij een bestel- of vrachtauto betrokken was. Van uitsluitend materiële ongevallen waarbij een bestel- of vrachtauto betrokken was zijn geen betrouwbare gegevens aanwezig omdat deze dikwijls niet worden geregistreerd.

Tabel 1 venstertijden Nederlandse steden¹

NAAM	Tijdvenster 1	Tijdvenster 2	Venstertijd dagen	Uitzonderingen venstertijden
Amsterdam	7.00–11.00		Ma t/m zondag	–
Rotterdam	5.00–10.30		Ma t/m zaterdag	Karel Doormanstraat 5.00–10.00 uur, Markt 6.00–22.00 uur op dinsdag en vrijdag
Den Haag	5.00–11.30		Ma t/m zondag	Zaterdag en zondag: 6.00–11.30 uur
Utrecht	6.00–11.00	18.00–19.00	Ma t/m zaterdag	Koopavond (do) 21.00–22.00 uur. Op zondag gelden de venstertijden niet
Eindhoven	7.00–11.00		Ma t/m zaterdag	–
Tilburg	6.00–11.00		Ma t/m vrijdag	–
Groningen	5.00–11.00		Ma t/m zaterdag	Stadsdistributie, OV, taxi's en fietsers uitgezonderd
Breda	7.00–11.00	17.00–19.00	Ma t/m zaterdag	Op zaterdag venstertijden van 9.00–11.00 uur en 17.00–18.00 uur op zaterdag. Op koopavond (donderdag) 21.00–22.00 uur.
Nijmegen	7.00–12.00		Ma t/m zondag	–
Apeldoorn	6.00–11.00	18.00–20.00	Ma t/m zaterdag	Avondvenster niet op donderdag (koopavond) van toepassing

NAAM	Tijdvenster 1	Tijdvenster 2	Venstertijd dagen	Uitzonderingen venstertijden
Enschede	18.00–5.00		Ma t/m zondag	Zaterdag 11.00 tot 5.00 uur en zondag 14.00 tot 5.00
Almere	9.00–12.00		Ma t/m zondag	Geldt voor zuidelijk deel van het centrum. Binnen het gehele centrum worden verschillende venstertijden gehanteerd.
Haarlem	6.00–11.00		Ma t/m zondag	–
Arnhem	6.00–10.00		Ma t/m zaterdag	Venstertijd op maandag 6.00–12.00 uur
Zaanstad	6.00–12.00		Ma t/m zaterdag	–
's Hertogenbosch	18.00–12.00		Ma t/m zaterdag	–
Amersfoort	7.00–11.00	17.30–19.30	Ma t/m zaterdag	–
Maastricht	18.00–11.00		Ma t/m zaterdag	–
Dordrecht	7.00–11.00		Ma t/m vrijdag	Donderdag 07.00–11.00 uur en 21.00–22.00 uur
Leiden	18.00–11.00		Ma t/m zondag	Venstertijd op donderdag 21.00–11.00 uur (koopavond), op laatste zondag v.d. maand 18.00–13.00 uur
Haarlemmermeer	–		–	–
Zoetermeer	6.00–11.00		Ma t/m zondag	Sommige winkels hebben een ontheffing
Emmen	7.00–11.00		Ma t/m zaterdag	–
Zwolle	6.00–11.00		Ma t/m zondag	–
Ede	7.00–11.00		Ma t/m vrijdag	–

Tabel 2: geregistreerde verkeersslachtoffers

	1997	1998	1999	2000	2001
Bestelauto					
Doden	137	106	129	120	120
Ziekenh. gew.	1 176	1 296	1 439	1 395	1 386
Overig gew.	3 641	3 872	4 168	4 206	3 993
Totaal	4 954	5 274	5 736	5 721	5 499
Vrachtauto					
Doden	162	127	168	159	165
Ziekenh. gew.	787	626	705	675	569
Overig gew.	1 468	1 505	1 498	1 326	1 374
Totaal	2 417	2 258	2 371	2 160	2 108

150

Wat is de mening van de regering over projecten, zoals in Nieuw Leusden, die betrekking hebben op het opzetten van een centrum voor Stedelijke Regionale Distributie? (blz. 42)

Vanuit de pers is het decentrale initiatief bekend om bij Hessenpoort II te Zwolle een distributiecentrum te starten voor het collecteren en distribueren van goederen met een bestemming in en rond de steden Zwolle en Kampen. De ervaring met het Platform Stedelijke Distributie heeft geleerd dat een belangrijke kritische succesfactor is dat er voldoende draagvlak bestaat voor het project bij onder andere vervoerders, verladers, (detail-)handel en overig bedrijfsleven. Dit «draagvlak-principe» geldt mijns inziens voor alle projecten die de stedelijke distributie betreffen en die ik overigens met interesse volg.

151

Kan een vergelijkingsgrafiek worden gegeven van de tabel op pagina 43 over het veiligheidsniveau op het spoor van de verschillende modaliteiten in de EU-landen? (blz. 43)

In 2001 heeft de Europese Commissie in samenwerking met Eurostat de publicatie «European Union, Energy and Transport in Figures» uitgebracht. Deze publikatie bevat de onderstaande tabel met betrekking tot het aantal spoorwegdoden in de lidstaten. Voorts zij verwezen naar Hoofdstuk 3 van de in augustus 1999 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgebrachte Kadernota Railveiligheid (TK, 1998–1999, 26 699 nrs. 1 en 2). Daarin zijn tevens opgenomen een vergelijking van het risico per vervoers-

modaliteit en een tabel waarin aangegeven het aantal gedode reizigers per miljard reizigerskilometers. Alhoewel de verschillende gegevens niet specifiek betrekking hebben op het goederenvervoer (dergelijke specificaties zijn niet voorhanden) geven zij een goed beeld van de spoorwegveiligheid in zijn totaliteit zowel ten opzichte van andere modaliteiten als van andere landen. Recentere gegevens zijn niet beschikbaar; er is echter geen reden om aan te nemen dat de huidige situatie structureel anders is dan volgens de genoemde statistieken.

Railway Fatalities

Persons killed in accidents involving railways including at railway crossings

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EU15	Index 1970 = 100
1970	90	26	599	50	75	273	5	296	2	84	110	200	65	40	129	2 044	100
1980	52	18	338	38	74	203	20	228	4	27	75	186	24	49	59	1 295	68
1990	20	6	250	34	30	188	14	83	2	43	54	131	36	18	78	987	48
1996	26	9	252	42	21	136	8	106	3	36	47	122	12	16	25	861	42
1997	18	9	235	43	37	117	14	98	3	35	23	119	21	11	48	931	41
1998	30	9	325	47	13	138	14	97	1	35	35	97	24	25	67	957	478

Source: Eurostat, Union Internationale des Chemins de Fer

D: includes D-E: 1970=50, 1980=50, 1990=51

Number of railway passengers killed in accidents involving railways

1970	3	7	151	1	17	54	0	41	0	10	26	19	5	6	41	381	100
1980	4	3	74	1	17	33	16	48	1	8	9	29	4	25	46	318	83
1990	0	1	50	0	4	30	1	9	0	2	6	22	0	3	37	165	43
1996	6	0	25	0	0	14	0	14	0	1	3	10	3	0	17	93	24
1997	1	0	28	2	20	22	1	16	0	0	1	14	1	7	26	139	36
1998	3	0	114	0	1	14	0	16	0	0	4	8	10	0	16	186	49

Source: Union Internationale des Chemins de Fer (UK from 1990: national statistics)

Note: For comparison: railway fatalities (1997): USA 679 (incl. 77 urban rail transport), Japan 328 (including metro/tram)

D: includes D-E: 1970=5, 1980=5, 1990=5

152

De regering geeft aan dat concurrentie op en om het spoor een van de elementen is die kan leiden tot een lager veiligheidsniveau. Kan hier een nadere toelichting bij worden gegeven? (blz. 43)

De regering stimuleert concurrentie op het spoor bij het railgoederenvervoer. Concurrentie tussen spoorwegondernemingen kan echter ook leiden tot operationele bezuinigingen bij die bedrijven, zoals dat ook reeds bij andere modaliteiten bestaat. Daarbij ware bijvoorbeeld te denken aan bezuinigingen op onderhouds- of personeelskosten. Daarbij moet er op worden gelet dat dergelijke bezuinigingen niet ten koste gaan van de veiligheid. Dit is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf, maar ook de overheid heeft hier een rol, bijvoorbeeld door te monitoren via maatregelen op het gebied van toezicht en handhaving. Daaraan vooraf gaan natuurlijk duidelijke normenkaders terzake, zoals bijvoorbeeld de in de nieuwe Spoorwegwet opgenomen veiligheidsbepalingen op het gebied van personeel, materieel en spoorverkeer; bepalingen die nader zullen worden uitgewerkt bij of krachtens AMvB's.

153

Wat zijn de kosten voor de aanpassingen van de elf emplacementen die in 2006 moeten zijn afgerond? (blz. 46)

De kosten kunnen nog niet in detail worden aangegeven. Enkele van de emplacementen zullen vanwege een gewijzigde vervoerssituatie niet langer een probleem vormen. Voor die emplacementen zal naar verwach-

ting geen beroep worden gedaan op PAGE-middelen. Voor enkele andere is een nauwgezette veiligheidsstudie gaande. Uit deze studies zullen voorstellen voor maatregelen voortkomen die binnen het budget passen. Voor de overige emplacements is ook de oplossing «uitplaatsen» bekeken. Uitplaatsen is een grootschalige operatie die, als daarvoor gekozen wordt, in financiële zin niet binnen het PAGE-kader kan worden gerealiseerd. De Kamer worden zeer binnenkort per brief geïnformeerd over de stand van zaken per emplacement.

154

Waarom wordt op pagina 60 verwezen naar de NVVP-criteria in plaats van de SVV 2-criteria? (blz. 60)

Kennelijk wordt gedoeld op de nagestreefde trajectsnelheid van 60 km per uur. Dit kwaliteitscriterium is eerder gehanteerd in het door de Tweede Kamer aanvaarde ontwerp-begroting 2002 (artikel 6). In het proces rondom de aanpassing van het NVVP zal ook deze kwaliteitsnorm opnieuw tegen het licht worden gehouden en zal u te zijner tijd een definitief voorstel worden aangereikt. Bij de behandeling van het NVVP zal dit met U worden besproken.

155

Hoe kan de regering de nagestreefde trajectsnelheid van 60 km per uur realiseren en garanderen? (blz. 60)

Het bereikbaarheidsdoel betreffende de gemiddelde trajectsnelheid van 60 km/uur gemiddeld over alle werkdagen van het jaar op het drukste uur is afkomstig uit het oude NVVP. In het kader van het nieuwe NVVP zal de wenselijke bereikbaarheidsdoelstelling voor het Hoofdwegennet en de mogelijkheden om dit te bereiken opnieuw aan de orde komen, waarbij tussendoelen zullen worden geformuleerd voor de jaren 2006, 2010, 2015 en 2020. Uitgangspunten zijn onder andere het strategisch akkoord en de beschikbare financiële ruimte. Ik ben van mening dat de bereikbaarheidsdoelstelling naast ambitieus ook realistisch moet zijn.

156

Wat zijn de overwegingen bij het al dan niet overdragen van de verantwoordelijkheid voor het buisleidingenbeleid van het ministerie van Economische Zaken naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Hoeveel arbeidsplaatsen zullen hierdoor bij Economische Zaken verdwijnen en hoeveel zullen er bij Verkeer en Waterstaat bijkomen? (blz. 61)

Ten einde het beleid inzake het vervoer door buisleidingen meer in samenhang te brengen met het beleid ten aanzien van ander vervoerssectoren ligt integratie van het Structuurschema Buisleidingen in het NVVP voor de hand. De eventuele overdracht van taken kan leiden tot een vermindering van minder dan een halve arbeidsplaats bij het ministerie van EZ. De overdracht op zich heeft dus ook effect op de begroting van VenW.

157

Wat is de stand van zaken bij het Multimodaal Transportcentrum (MTC) Valburg na de laatste uitspraak van de Raad van State hierover? Wat zijn de gevolgen van deze uitspraak voor het goederenvervoer, in het bijzonder voor de binnenvaart? Waar hangt een definitief besluit over MTC Valburg vanaf? Wanneer zal het rijk op zijn vroegst bijdragen aan het MTC Valburg? (blz. 63)

Per brief (DGG/A/02/001543) aan de Tweede Kamer op 13 maart 2002 heeft mijn ambtsvoorganger Minister Netelenbos u geïnformeerd over de

nadere uitwerking van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) door mijn departement. De planning is dat deze uitwerking eind oktober wordt afgerond. De uitspraak van de Raad van State is geen aanleiding om deze planning te wijzigen. Het gevolg van de uitspraak is dat de regionale en lokale overheden opnieuw een politiek besluit zullen moeten nemen over de toekomst van het MTC Valburg. Dit besluit is bepalend voor de vraag of, en zo ja op welke wijze, herziening van het Regionaal Structuurplan KAN door GS van de provincie Gelderland plaats zal vinden. De gevolgen voor het goederenvervoer en de binnenvaart in het bijzonder zijn pas na deze besluitvorming goed te overzien. Een definitief besluit over het MTC Valburg kan pas plaats vinden nadat regionale en lokale partijen een besluit hebben genomen over de toekomst van het MTC Valburg. Indien er wordt besloten om het project voort te zetten, dan kunnen de regionale initiatiefnemers een aanvraag voor een rijksbijdrage indienen. Vervolgens zal het rijk een integraal besluit nemen over het al dan niet toekennen van een Rijksbijdrage. Om tot een integraal besluit over een eventuele rijksbijdrage aan het MTC Valburg te komen, wordt het project beoordeeld op: 1. de nationale maatschappelijke waarde van het project, mede op basis van de MKBA; 2. de invulling die is geven aan de uitwerking van de Publiek Private Samenwerking (PPS), inclusief het uitgewerkte bedrijfsplan; 3. de vraag of een rijksbijdrage geoorloofd is met het oog op de Europese regelgeving op het gebied van Staatssteun. Naar verwachting beslissen de regionale en lokale overheden in December 2002 of, en zo ja op welke wijze het herstel van het planologisch kader plaats zal vinden. Indien er wordt besloten om een nieuw goedkeuringsbesluit over het onderdeel MTC Valburg in het Regionaal Structuurplan op te nemen, dan kunnen de regionale partijen op basis van dit besluit een formele aanvraag voor een rijksbijdrage indienen.

Naar verwachting is dus een besluit over een eventuele rijksbijdrage niet eerder dan voorjaar 2003 te voorzien. Een besluit over een eventuele rijksbijdrage is vervolgens voorwaardelijk en pas definitief nadat de Europese Commissie getoetst heeft of staatssteun geoorloofd is. De praktijk wijst uit dat deze procedure – ook bij grote voortvarendheid van de zijde van mijn ministerie – ten minste een half jaar in beslag neemt.

158

In hoeverre verwacht de regering dat de Betuweroute zal zorgen voor een relatief groter aandeel van het goederenvervoer over het spoor ten opzichte van water en weg dan wel voor een kleinere daling van het aandeel van het goederenspoorvervoer ten opzichte van weg en water? (blz. 66)

De regering verwacht een relatief groter aandeel van het goederenvervoer over het spoor ten opzichte van water en weg. In de NEA EC TIB prognose uit 1998 neemt het aandeel van het railgoederenvervoer in de modal split toe van 1,8% in 1995 tot 4,5% in 2020. Deze modal split is gemeten in tonnen goederenvervoer over de weg, het spoor en het water (binnenvaart en short sea shipping) in Nederland, inclusief het internationale vervoer. In 2000 was het marktaandeel spoor 2,2%. De Betuweroute speelt in dit stijgende marktaandeel van het spoor een essentiële rol. In de NEA EC TIB prognose is in 2010 en 2020 is het aandeel van de Oost-West stromen per spoor 62% in tonnen. In tonkilometers is dat aandeel nog groter met 75%. Het merendeel van het Oost-West vervoer per spoor zal worden afgewikkeld over de Betuweroute. Bijna driekwart van het vervoer in de betreffende prognoses internationaal is op de Oost-West as. Daarnaast zal spoorvervoer tussen de Rotterdamse haven en België gebruik maken van de Betuweroute tot Kijfhoek. De meest recente prognose uit de Economic Impact Study Railgoederenvervoer (EISR) (De brief kamer DGP/SPO//U.0202153 d.d 17-06-2002, is een Niet-dossierstuk 2001–2002,

vw02000456, Tweede Kamer) wijst in dezelfde richting. EISR geeft aan dat er in 2015 een marktpotentieel railgoederenvervoer is van 64 miljoen ton. Ter vergelijking: in de NEA EC TIB prognose is de verwachte vervoersomvang per spoor 65 miljoen ton. 69% van dit marktpotentieel zit op de relatie Nederland-Duitsland (en verder), 25% op de relatie Nederland-België (en verder). Naast autonome groei van het spoorvervoer, liggen er groeimogelijkheden in marktsegmenten die bij afwezigheid van een goed spoorproduct over de weg en per binnenschip zou moeten worden afgewikkeld. Het gaat daarbij met name om vervoer van continentale en maritieme containers en trailers-on-trains.

159

Waardoor is het tonnage per voertuig van zowel de binnenvaart als het railvervoer de afgelopen jaren afgenomen? (blz. 72)

De gemiddelde ladingomvang per rit spoorvervoer is na een stijging midden jaren 90 de afgelopen paar jaar afgenomen. In 1994 werd er 346 ton per trein vervoerd. Tot 1998 steeg dat tot 392 ton. In 1999 en 2000 werd er gemiddeld 315 ton per trein vervoerd (bron: TIB Monitor, AVV). Mogelijk zit er statistische ruis in hiervoor genoemde cijfers. De belangrijkste oorzaak van de daling van het gemiddeld aantal tonnen per trein is de verandering in samenstelling goederenpakket. Er is sprake van een toenemende containerisatiegraad van goederenstromen in het railvervoer. Daarnaast lijkt er sprake te zijn van een meer structurele ontwikkeling dat lading per spoor hoogwaardiger wordt. Hoogwaardige lading, zoals bijvoorbeeld auto's, gepalletiseerde producten, industriële goederen en consumentenartikelen, kent in het algemeen een lager ladinggewicht per trein-rit. Tot slot dragen verkeerslogistieke processen, het rijden met kortere treinen, bij aan minder tonnen per trein. De geringe afname van de gemiddelde ladingsomvang per reis in de binnenvaart per vaartuig wordt eveneens veroorzaakt door een verandering in de samenstelling van het goederenpakket. Als gevolg van de aard van de vervoerde goederen (onder andere containers) is het aandeel lichte goederen in de totale hoeveelheid goederen toegenomen ten opzichte van het aandeel zware goederen. Overigens is de totale hoeveelheid goederen die per binnenvaart wordt vervoerd de afgelopen jaren juist toegenomen (een stijging van 10% in 2001 ten opzichte van 1999).

160

In de begroting wordt de opheffing van het Platform Stedelijke Distributie (PSD) in de huidige vorm voorzien per eind 2002 en dat thans wordt bekeken hoe de kennis- en adviesfunctie op ander wijze kan worden ingevuld. Aan welke oplossingen denkt de regering en welke middelen zijn hiervoor beschikbaar? (blz. 77)

De nadruk van de werkzaamheden van het PSD liggen inmiddels op de implementatie van de ontwikkelde maatregelen op regionale en gemeentelijke schaal. Het ligt voor de hand dat het voortouw voor het vervolg bij het bedrijfsleven en regionale en lokale overheden ligt. Dit is in lijn met de afspraken die indertijd zijn gemaakt over de subsidiëring van het PSD. Ik heb dan ook in mijn begroting geen subsidiemiddelen gereserveerd.

161

Is het waar dat door de invoering van het WIM-VID-systeem voor het dynamisch meten van de gewichten van bedrijfsvoertuigen een opmerkelijk groot aantal gevallen van overschrijding van de individuele asdrukken wordt geconstateerd? Welke technische oplossingen zijn mogelijk om de asdruk te verlagen? Wat zijn hiervan de kosten? Is er een overgangsregeling ingesteld voor het bedrijfsleven, zodat het de tijd heeft om materieel aan te passen aan deze nieuwe manier van meten? Zo nee, waarom

Uit de resultaten van het WIM-VID systeem blijkt dat, naast het veelvuldig voorkomen van overschrijding van het maximale totaalgewicht, de overschrijding(en) van de maximum aslast(en) het grootste deel van de overtredingen te vormen. De vervoerder staat een reeks van mogelijke maatregelen ter beschikking om overbelading te voorkomen: goede afspraken met de verlader, beter planning van belading en lossen, monitoring van de feitelijke aslasten, aanpassing van bestaand materieel en verantwoorde keuze bij aanschaf van nieuw materieel. De daarmee gemoeide kosten zijn afhankelijk van de individuele situatie en keuze door de vervoerder. De nationaal wettelijk vastgelegde maximale aslasten respectievelijk totaalgewicht zijn sinds 1986 niet meer gewijzigd en komen overeen met de Europese richtlijn op dit punt. Overgangsregelingen kunnen noodzakelijk zijn bij inwerking treden van een nieuwe wet. Het betreft hier evenwel het effectiever handhaven van een reeds lang bestaande wet. Voorafgaand en tijdens de ontwikkeling van het WIM-VID systeem, in de afgelopen 4 jaar, is de branche uitgebreid geïnformeerd over het doel en de maatregelen. Voor de inwerkingtreding van het systeem is een uitgebreide publiekscampagne (doelgericht op de bedrijven en chauffeurs) gehouden. Rijkswaterstaat heeft recent berekend dat de extra kosten voor het Rijk voor wegonderhoud ten gevolge van overbelading circa € 23 miljoen per jaar bedragen. Daarnaast treden ergernis en filekosten op door het extra wegonderhoud.

162

Is het waar dat de Nederlandse wetgeving met betrekking tot afvalverwerking in de scheepvaart voorloopt op de Europese wetgeving? Zo ja, waarom is dat zo? (blz. 85)

Het beleid ten aanzien van de verwerking van afvalstoffen, waaronder scheepsafval, is beschreven in het Landelijke Afvalbeheersplan van het Ministerie van VROM (behandeling: week 46, 2002). Dit beleid is in overeenstemming met geldende specifieke Europese kaders op het gebied van verwerking van bepaalde afvalstromen. Voor scheepsafvalstoffen zijn onder andere relevant: Richtlijn 87/101/EG voor de verwerking van afgevoerde olie en de kaderrichtlijn 75/442/EEG. Naar aanleiding van het onderzoek van de Commissie Hoogland is in maart 2002 een nieuwe beleidsregel door de Minister van VROM vastgesteld op het gebied van de (administratieve) verantwoording van verwerkingshandelingen. Deze beleidsregel is onder andere van toepassing op verwerkers van scheepsafvalstoffen. Op Europees niveau is er nog geen specifiek beleidskader waarin regels ten aanzien van administratieve verantwoording zijn vastgelegd.

Voor de binnenvaart is nieuwe wet- en regelgeving ontwikkeld voor de inzameling en verwijdering van scheepsafvalstoffen, die pas in werking treedt zodra het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (gesloten tussen Nederland, Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, België en Luxemburg) in alle verdragsluitende landen is geratificeerd. Voor het afval uit de zeevaart geldt, dat de implementatie van de Richtlijn 2000/59/EG betreffende Havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen in Nederland volledig in lijn zal zijn met de Europese regelgeving en daar niet op vooruit loopt.

163

Hoe verhoudt de cijferreeks Programma-uitgaven duurzaam goederenvervoer op pagina 89 zich tot die in de twee voorgaande begrotingen? (blz. 89)

In bijgevoegde tabel is opgenomen het overzicht Programmauitgaven Duurzaam Goederenvervoer. De toename in de begroting is voornamelijk door extra middelen voor Transportpreventie en CO₂-geldten op stil en Schoon vervoer (zie tevens verdiepingsbijlage op blz. 269).

Programmauitgaven Duurzaam Goederenvervoer

x 1000 €	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ontwerpbegroting 2001	6 650	6 994	6 854	7 385	7 372	7 165	
Ontwerpbegroting 2002	7 486	6 499	6 442	6 968	6 954	6 954	
Ontwerpbegroting 2003		8 919	9 183	12 698	11 854	11 336	11 336

N.B. Toename begroting voornamelijk door extra middelen voor Transportpreventie en CO₂-geldten op Stil en Schoon vervoer (zie tevens verdiepingsbijlage op blz. 269).

164

Door het niet beschikbaar komen van extra middelen wordt de NVVP-doelstelling voor verkeersveiligheid van 750 verkeersdoden in 2010 niet haalbaar geacht en wordt voorlopig uitgegaan van 980 verkeersdoden in 2006. Kan aangegeven waarom de doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid moeten worden bijgesteld? Hoe is het mogelijk dat er geen extra middelen vrijkomen, terwijl de totale begroting van V&W qua financiële omvang wel toeneemt? (blz. 91)

In het kader van de aanpassing van het NVVP zal de doelstelling voor verkeersveiligheid moeten worden herijkt omdat er minder financiële middelen beschikbaar zijn dan gehoopt toen het verworpen NVVP werd opgesteld. Bijstelling is noodzakelijk omdat het Kabinet er van uitgaat dat gestelde doelen niet alleen ambitieus, maar ook realiseerbaar en geloofwaardig moeten zijn.

Omdat het vorige Kabinet vanaf 2004 nog geen middelen voor Duurzaam Veilig had gereserveerd zijn door herprioritering binnen V&W in de begroting extra middelen voor Duurzaam Veilig opgenomen (ter grootte van € 130 mln tot en met 2007). Hierdoor is het ondanks de krappe financiële situatie in ieder geval mogelijk om tot 2007 de inspanning van de afgelopen jaren voort te zetten en in 2007 tot een intensivering te komen.

165

Hoe verhoudt het bijstellen van de doelstellingen voor verkeersdoden zich tot de prioriteit die de regering geeft aan veiligheid? Valt verkeersveiligheid hier niet onder? (blz. 91)

Verkeersveiligheid is zeker een onderdeel van het Kabinetsbrede veiligheidsbeleid. Het belang van dit onderwerp komt dan ook onder andere tot uiting in het feit dat het Kabinet in de periode 2004–2007 € 130 mln vrij heeft kunnen maken voor Duurzaam Veilig, hetgeen ondanks de huidige krappe financiële situatie meer is dan de afgelopen jaren in Duurzaam Veilig is geïnvesteerd. Het Kabinet gaat er van uit dat doelstellingen niet alleen ambitieus, maar ook geloofwaardig en haalbaar moeten zijn. De verkeersveiligheidsdoelstelling in het verworpen NVVP was echter niet voorzien van de benodigde financiële middelen. Omdat het beschikbare bedrag kleiner is dan het bedrag waarop ten tijde van het verworpen NVVP werd gerekend, noopt dit tot bijstelling van de doelstelling. In het kader van de aanpassing van het NVVP zal tot een nieuwe doelstelling worden gekomen.

166

Welke maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding zijn in het kader van terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers het meest effectief? Welke bedragen zijn hiermee gemoeid? (blz. 91)

Om veilig aan het verkeer deel te nemen moet men bepaalde zaken kennen en kunnen (vaardigheden), in een dusdanige conditie verkeren dat men de taken die het verkeer stelt aan kan (fit, niet onder de invloed van alcohol, etc.), over reëel inzicht beschikt van de eigen vermogens waardoor men zaken mijdt die men niet beheerst en de motivatie heeft om veilig aan het verkeer deel te nemen (zo min mogelijk risico's neemt). Maatregelen die dit beogen te bewerkstelligen worden aangeduid met de term gedragsbeïnvloeding. Onder gedragsbeïnvloeding wordt gerekend:

- * Opleiding en selectie;
- * Voorlichting;
- * Handhaving.

Effectief gedragsgericht verkeersveiligheidsbeleid ontstaat vooral door maatregelen in onderlinge samenhang te nemen. Het is dus niet verstandig om het accent op slechts één van de genoemde categorieën te leggen. Gedragsmaatregelen zijn het meest effectief wanneer ze zijn gericht op de categorieën verkeersdeelnemers die relatief veel verkeersgevaarlijk gedrag vertonen, de zogenaamde kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze zijn: kinderen, jeugdige fietsers, jonge brom- en snorfietsers, beginnende automobilisten, automobilisten die onder invloed van alcohol, rijgevaarlijke medicijnen en drugs verkeren, vermoeide bestuurders, agressieve bestuurders, afgeleide bestuurders (bijvoorbeeld door gebruik van mobiele telefoon), bejaarde fietsers, en bejaarde automobilisten. Bij gedragsbeïnvloeding gaat het niet alleen om het verbeteren van het gedrag in het verkeer, maar ook om het beïnvloeden van de keuze waarop men aan het verkeer deelneemt. Bijvoorbeeld indien men daardoor in plaats van de brommer voor de fiets of het openbaar vervoer kiest, zal dat veel doden en gewonden schelen. Het beleid voor de komende jaren kent twee pijlers: a) voortzetting en optimalisering van gecombineerde handhaving en voorlichting in campagnes b) de realisering van maatregelen op het gebied van de rijvaardigheid en rijgeschiktheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers. De kosten die met deze maatregelen in 2003 gemoeid zijn bedragen ongeveer € 6 mln., waarvan ca. € 4 mln. voor inzet van landelijke voorlichting als onderdeel van campagnes, € 1 mln. voor maatregelen op het gebied van de rijvaardigheid en rijgeschiktheid en € 1 mln. voor onderzoek naar andere maatregelen die effectief kunnen bijdragen aan de verdere reductie van de ongevallencijfers.

167

Welke infrastructurele maatregelen blijken in het kader van terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers het meest effectief? Welke bedragen zijn hiermee gemoeid? Zijn er ook infrastructurele maatregelen, die niet effectief zijn gebleken zijn in die zin, dat er juist meer slachtoffers door gevallen zijn? Welke bedragen zijn hiermee gemoeid? (blz. 91)

De effectiviteit van infrastructurele maatregelen hangt af van meerdere factoren, die vaak lokaal worden bepaald. Om die reden is in 2002 door AVV in samenwerking met decentrale overheden en SWOV een maatregelwijzer Verkeersveiligheid (infopunt Duurzaam Veilig, 2002) uitgebracht. Deze catalogus bevat een overzicht van onder andere infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid positief beïnvloeden. Per maatregel zijn de te verwachte slachtofferreducties en globale kosten weergegeven. Zeer positief scoren de rotondes (kosten € 275 000; 70% minder slachtoffers op een kruising waar een rotonde is aangelegd) in verkeersaders en plateaus (kosten € 16 000; 20% minder slachtoffers op een plek waar een plateau is aangelegd) in verblijfsgebieden. Ook de scheiding in rijrichtingen door inhaalverboden (kosten: € 2000; 10% minder slachtoffers op een wegvak met inhaalverbod), fysieke rijrichtingscheiding in combinatie met ongelijkvloerse kruisingen voor stroomwegen (kosten € 2 300 000; 50% minder slachtoffers op een wegvak met

deze gecombineerde maatregelen) en de aanleg van parallelle infrastructuur voor langzaam verkeer (kosten € 310 000; 25% minder slachtoffers op een wegvak waar parallelle infrastructuur voor langzaam verkeer is aangelegd) dragen effectief bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen.

Het is aan de wegbeheerder om met behulp van deze catalogus en lokale of regionale ongevalsgegevens te bepalen welke maatregelen het meest effectief zijn. Centraal bestaat geen overzicht van maatregelen die in specifieke situaties minder effectief zijn gebleken dan verwacht.

168

Aan welke extra gedragsbeïnvloedende en infrastructurele aanvullende maatregelen wordt gedacht om de voorgenomen doelstellingen alsnog te realiseren en welke bedragen zijn daarmee gemoeid? (blz. 91)

Dat is op dit moment nog niet bekend. In het kader van het NVVP zullen deze aanvullende maatregelen nader in beeld worden gebracht. De keuze zal dan uitgaan naar die maatregelen die het meest effectief zijn om de doelstellingen binnen bereik te brengen.

169

Jaarlijks gebeuren er ongelukken op wegen, doordat landbouwverkeer het wegdek bevuilt. Zijn er publiekscampagnes voorzien om weggebruikers hiervoor te waarschuwen? Veel boeren zetten op eigen initiatief waarschuwingsborden neer, voordat zij de weg schoonmaken. In sommige gemeentes is dit ook verplicht. Is de regering voornemens om hier wettelijke bepalingen over op te nemen? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet? (blz. 91)

Het aantal geregistreerde ongevallen als gevolg van door landbouwverkeer bevuild wegdek bedroeg de afgelopen 3 jaar:

Jaar	Dodelijk	Letsel	Alleen materiële schade	Totaal
1999	1	0	19	20
2000	0	3	19	22
2001	0	5	20	25

In de oogsttijd wordt middels campagnes door de wegbeheerders (vaak doen de Regionale Organen Verkeersveiligheid dit) voor gladheid als gevolg van een vervuild wegdek al dan niet met gebruikmaking van verkeersborden gewaarschuwd. Landelijke campagnes worden niet overwogen omdat dit probleem zich alleen regionaal of plaatselijk voordoet. Het gaat hier om wegen die in beheer zijn bij provincies, gemeenten en waterschappen. De wegbeheerder heeft ingevolge de Wegenwet de onderhoudsplicht voor zijn wegen. De wegbeheerders hebben een wettelijk instrumentarium ter beschikking (verordeningen en reglementen) waarin voorwaarden kunnen worden gesteld met betrekking tot het uitwegen naar en het gebruik van hun weg. In dat kader kan aan degene die uitweegt de verplichting worden opgelegd om de weg schoon te houden en tijdelijk waarschuwingsborden (bijvoorbeeld slipgevaar) te plaatsen. De weggebruiker heeft de plicht zich zodanig te gedragen dat hij de andere weggebruikers niet in gevaar brengt of hindert (artikel 5 Wegenverkeerswet 1994). Het zodanig bevuilen van de weg dat daardoor slipgevaar ontstaat valt hieronder en levert aansprakelijkheid op voor de weggebruiker.

Juist om die reden zullen landbouwers door middel van waarschuwingsborden het andere verkeer op het slipgevaar als gevolg van het door hen

bevuilde wegdek wijzen. In verband met de gewenste uniformiteit met betrekking tot de aanduiding van dit gevaar worden deze borden vaak door de wegbeheerder ter beschikking gesteld. Mij hebben de afgelopen jaren geen signalen bereikt dat het huidige wettelijke instrumentarium wijziging of aanvulling behoeft.

170

De verantwoordelijkheid voor de handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt primair bij de vervoerbedrijven (p. 95). In hoeverre probeert de overheid deze vervoersbedrijven aan te zetten tot aanscherping van hun algemene voorwaarden op dit punt (bijvoorbeeld ten aanzien van bedelaars en muzikanten in de trein)? (blz. 95)

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stimuleert openbaar vervoerbedrijven (ook via decentrale overheden) om meer en expliciet concrete afspraken te maken over verbetering sociale veiligheid. De aanpassing van de vervoervoorwaarden kan – indien dit noodzakelijk is – hier onderdeel van uitmaken. Een aantal OV-bedrijven (onder andere NS) zijn op eigen initiatief bezig hun vervoervoorwaarden te actualiseren

171

Is het waar dat het geld dat naar locale overheden gaat voor verkeersveiligheid in de toekomst niet meer als zodanig gewaarmerkt is? In hoeverre is het mogelijk dat geld voor verkeersveiligheid wordt gebruikt voor andere doeleinden, zoals het onderhoud van infrastructuur? In hoeverre kunnen de te behalen resultaten op het gebied van verkeersveiligheid hierdoor onder druk komen te staan? (blz. 96 en 102)

Inderdaad is het de bedoeling om de middelen voor verkeersveiligheid aan de GDU te koppelen, waardoor een brede doeluitkering voor regionaal verkeers- en vervoersbeleid ontstaat. Provincies en kaderwetgebieden kunnen zelf bepalen voor welke maatregelen op het gebied van regionaal en lokaal verkeer en vervoer het geld wordt ingezet. Dat kan dus ook worden ingezet voor het onderhoud van infrastructuur, waarmee overigens ook een betere verkeersveiligheid kan worden bereikt. De te behalen resultaten op het gebied van verkeersveiligheid zullen hierdoor niet meer onder druk komen te staan dan wanneer het geld geoormerkt zou zijn voor verkeersveiligheid. Er worden immers in het NVVP afspraken gemaakt over de door alle partijen gezamenlijk te behalen verkeersveiligheidsdoelstelling en de monitoring en evaluatie hiervan. De decentrale overheden zullen zich dus zeker inspannen voor verkeersveiligheid. Het kabinet wordt in deze verwachting gesterkt vanuit het ervaringsgegeven dat decentrale overheden ook nu al een fors deel van de huidige GDU voor kleine infrastructurele maatregelen inzetten voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

172

In hoeverre wordt de veiligheid van motorrijders betrokken bij het ontwerpen van verkeersgeleiderails? Hoe wordt bij toekomstige ontwerpen voorkomen dat motorrijders kunnen blijven haken achter de staanders? Op welke wijze wordt de kwetsbaarheid van motorrijders betrokken bij het ontwerpen van onder andere geleiderails en ander straatmeubilair? (blz. 96)

Beveiligingsmiddelen kunnen nooit optimaal ontworpen zijn voor ALLE weggebruikers. Daarvoor zijn de onderlinge verschillen te groot. Omdat 88% van alle voertuigkilometers gemaakt wordt door personen- en bestelauto's, zijn de karakteristieken hiervan dominant voor het wegontwerp. Dit laat echter onverlet dat Rijkswaterstaat ook kijkt naar de veiligheid van de overige weggebruikers en samen met de betrokken

organisaties suggesties geïnventariseerd heeft om autosnelwegen veiliger in te richten voor motorrijders. Daaruit zijn verschillende ideeën naar voren gekomen met betrekking tot de plaatsing van obstakels, lichtmasten en geleiderails. De ideeën worden nu uitgewerkt en kunnen leiden tot aanpassingen van het wegontwerp.

173

Hoeveel subsidie wordt er jaarlijks verstrekt aan 3VO, Stichting Slachtofferhulp en de Fietzersbond? Zijn er nog meer belangenorganisaties die subsidie ontvangen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Zo ja, welke organisaties zijn dit en om welke jaarlijkse bedragen gaat het? (blz. 99)

Zie voor 3VO ook het antwoord op vraag 174. 3VO krijgt tot 1 januari 2006 euro 4 900 000 per jaar. Stichting Slachtofferhulp Nederland ontvangt jaarlijks euro 182 000. De Fietzersbond krijgt per jaar 500 000 euro. Er zijn geen andere belangenorganisaties, die ten behoeve van de verkeersveiligheid een subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontvangen.

174

Met welk bedrag zal de subsidie aan 3VO afnemen? Wordt verwacht dat deze organisatie op een andere wijze extra middelen genereert of dat het takenpakket zal moeten worden beperkt? (blz. 99)

In de periode 2003 tot en met 31 december 2005 zal de vermindering van de subsidie stapsgewijs plaatsvinden:

- * in 2003 met € 10 000 tot een maximaal bedrag van € 4 999 833;
- * in 2004 met € 30 000 tot een maximaal bedrag van € 4 979 833;
- * in 2005 met € 40 000 tot een maximaal bedrag van € 4 969 833.

De vermindering is, afgezet tegen de totale subsidie, van dien aard dat dit niet zal hoeven te leiden tot het beperken van het takenpakket. 3VO heeft naast de subsidie van het rijk andere bronnen van inkomsten, die extra aangesproken zouden kunnen worden. Dit past ook in het beleid 3VO minder financieel afhankelijk te maken van het rijk.

175

Wanneer reageert de regering op het advies van de SWOV om de maximumsnelheid van bromfietzers op de rijbaan te verhogen tot 50 km per uur? Wanneer kan de Kamer het al lang geleden toegezegde wetsvoorstel betreffende introductie van een kenteken voor bromfietzers tegemoet zien? (blz. 103)

Ik werk op dit moment aan een voorstel voor een integrale aanpak om de verkeersveiligheid bij kwetsbare jonge deelnemers, waaronder brom- en snorfietzers, te verbeteren. Onderdeel van die aanpak is het kentekenen van brom- en snorfietzen en het meer gelijktrekken van de snelheid van bromfietzers op de rijbaan met het overige verkeer. Over deze integrale aanpak zal ik overleg voeren met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Ik verwacht de integrale aanpak nog dit jaar te kunnen presenteren.

176

Om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren wordt het actieplan sociale veiligheid OV in de komende jaren uitgevoerd. Ten behoeve van de sociale veiligheid OV wordt aan lagere overheden een bijdrage verstrekt. Is dit geld ook bedoeld voor het verbeteren van de sociale veiligheid in tram en bus? Wat voor soort maatregelen komen voor financiering in aanmerking? (blz. 106 en 108)

Ja, het geld is ook bedoeld voor het verbeteren van de sociale veiligheid in tram en bus. Maatregelen die voor financiering in aanmerking komen zijn:

- * Menselijk toezicht (controle en service) in of nabij voertuigen, stations en halteplaatsen;
- * Technische hulpmiddelen, zoals camera's en meld- of communicatiesystemen;
- * Opleiding en training van rijdend, toezichthoudend en operationeel leidinggevend personeel;
- * Aanpassingen voertuig (onder andere herstel vandalisme) of omgeving (onder andere herinrichting stations);
- * Voorlichting en communicatie gericht op breed publiek of specifieke doelgroepen;
- * Samenwerkingverbanden met onder andere politie, justitie, gemeentes en andere vervoerbedrijven.

177

Wanneer zijn het nationale veiligheidsarrangement en het veiligheidsarrangement OV te verwachten? (blz. 107)

Volgens het Aanvalsplan sociale veiligheid OV is in 2003 een nationaal veiligheidsarrangement tussen de NS, spoorwegpolitie, het Openbaar Ministerie, de ministeries van Justitie en Verkeer en Waterstaat te verwachten. Daarnaast zijn in 2003 diverse regionale veiligheidsarrangementen OV te verwachten.

178

Hoeveel Melkertbanen of I/D-banen bestaan er in het openbaar vervoer? Hoeveel daarvan zijn er conducteur op de tram? Worden de I/D-banen in het OV omgezet in reguliere banen als gevolg van het gewijzigde beleid? (blz. 109)

Er bestaan in totaal circa 750 ID-banen in het openbaar vervoer werkzaam in toezichts- en servicefuncties, verdeeld over het GVB, de RET en de HTM. Van vaste conducteurs is alleen sprake bij het GVB, dat zijn er momenteel circa 350. Het beleid van V&W is er altijd op gericht om zoveel mogelijk reguliere toezichtsbanen te creëren, gegeven de financiële mogelijkheden. De extra geoormerkte rijksbijdragen voor verbetering van de sociale veiligheid die V&W de afgelopen en de komende jaren ter beschikking heeft gesteld en gaat stellen aan de betrokken decentrale overheden, maakt het in ruime mate mogelijk om deze mensen te laten doorstromen vanuit een ID-baan. Gemeentes en OV-bedrijven proberen zoveel mogelijk mensen een reguliere functie te geven, binnen hun financiële mogelijkheden.

179

Hoe verhoudt de cijferreeks Programma-uitgaven veilig personenvervoer op pagina 109 zich tot die in de twee voorgaande begrotingen? (blz. 109)

In de begrotingen 2003 en 2002 staan de volgende meerjarenreeksen voor de programma-uitgaven veilig personenvervoer:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
2003	76 077	75 307	50 000	49 771	49 551	49 551
2002	44 888	48 751	48 903	48 896	48 900	

De verschillen in de jaren 2002 en 2003 zijn een gevolg van de Interimregeling Duurzaam Veilig die in de begroting 2002 op het Infrafonds werd weergegeven en thans op Hoofdstuk XII wordt geboekt. Daarnaast is in de

reeks van 2003 een bedrag van € 9,8 mln toegevoegd voor extra maatregelen voor sociale veiligheid in 2002.

In de begroting van 2001 is een vergelijkbare meerjarenreeks niet voorhanden, omdat in dat jaar de begroting nog niet werd opgesteld volgens de VBTB-methode. De programma-uitgaven voor veilig personenvervoer waren toen verdeeld over een aantal verschillende artikelonderdelen in de begroting.

180

Hoe kunnen de voorgenomen ombuigingen op de exploitatiebijdragen voor het regionaal openbaar vervoer, oplopend tot 60 miljoen euro, door de regionale overheden worden opgevangen, mede in het licht van de recente uitspraak van de minister van Verkeer en Waterstaat in de brief aan de Kamer van 30 september 2002 dat de tariefstijging van het openbaar vervoer 5,5% zal bedragen? Wat zijn de gevolgen van de voorgenomen ombuigingen voor het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer? (blz. 111)

Zie het antwoord op vraag 7.

181

Het jaartal 2008 wordt genoemd als deadline voor een reductie van technische onregelmatigheden van de spoorweginfrastructuur met 35 a 40%. Tussen NSR en de infrabeheerder is hiervoor het jaartal 2005 afgesproken. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? (blz. 112)

In het overgangscontract tussen NS en de Staat is in artikel 9 lid 3 opgenomen dat de taakorganisaties invulling geven aan hun deel van de verbetering van de performance, door het aantal verstoringen aan de infrastructuur in 2005 met 35–40% te verminderen en opzichte van 2000. Inmiddels is het onderzoek over het benodigde budget dat de taakorganisaties daarvoor nodig hebben afgerond. Over de resultaten is de Kamer bij verschillende brieven geïnformeerd (7 september 2001, kenmerk DGP/VI/U.0102797; 6 februari 2002, kenmerk DGP/VI/U.0200337; 7 maart 2002 DGP/VI/U.0200596). In deze brieven is aangegeven dat gezocht zal worden naar de middelen om te voorzien in het benodigde budget. Met de 300 mln euro die thans beschikbaar is gekomen wordt het grootste deel van het budget geregeld en kunnen de meest effectieve maatregelen worden doorgevoerd. Met het huidige budget zal de doelstelling in 2008 bereikt worden in plaats van 2005. In 2006 zal het aantal storingen dan gereduceerd zijn tot 30–35%. Thans wordt nog gezien of aanvullende middelen beschikbaar gesteld worden middels verhoging van de gebruiksvergoeding, efficiëncymaatregelen bij RIB en/of herprioritering van het Infrafonds.

182

Gezien het doel om in 2007 100% van de totale variabele kosten op het spoor aan de personenvervoerder door te berekenen, om welk bedrag gaat dit? Is dit in lijn met artikel 10 van het huidige overgangscontract? (blz. 113)

Deze regeling is vastgelegd in een AMvB, die een voorhang heeft doorlopen. De AMvB regelt dat bepaalde kostenposten worden doorbelast en dat tot 2007 jaarlijkse afnemende kortingen worden verleend, zodat een ingroeitraject bestaat. Het huidige contract met NS correspondeert met de AMvB. Bij ondertekening van het contract is geraamd dat in 2007 de totale gebruiksvergoeding voor reizigers en goederen € 132 mln. plus prijsindexatie en indexatie voor de volumegroei.

183

Gesteld wordt dat de overheid streeft naar een basiskwaliteit voor de bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid op autowegen gemiddeld over alle werkdagen van het jaar van gemiddeld tenminste 60 km/uur op het drukste uur. Is de regering zich bewust van het feit dat dit voor veel wegen een verslechtering van de huidige situatie inhoudt? Wat is de wenselijke norm voor wegen met een relatief beperkte filedruk? (blz. 114)

In het kabinetsstandpunt van het NVVP werd gesteld dat de overheid streeft naar de realisatie van een basiskwaliteit voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen van 60 km/uur. Dit betekent dat zelfs op de slechtste tijden op de drukste autosnelwegen gemiddeld minimaal 60 km/uur kan worden gereden. Op autosnelwegen met beperkte filedruk zal die snelheid dus veel hoger zijn. Wellicht gaat op enkele autosnelwegen de snelheid op langere termijn iets achteruit, maar de kwaliteit van de bereikbaarheid blijft voldoende. Investerings zullen gericht zijn op het kosteneffectief oplossen van de grootste knelpunten en niet op wegen met een relatief beperkte filedruk. Overigens zal de bereikbaarheidsnorm in het kader van het nieuwe NVVP wederom aan de orde komen (zie ook antwoord 155).

184

De 23% van de reizigersgroei die is opgenomen in het overgangscontract bestaat voor 10% uit infrastructurele maatregelen. Een aantal spoorprojecten is vertraagd. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de reizigersgroei en voor de contractuele afspraken met de NS? (blz. 116)

In het Overgangscontract II is een bandbreedte afgesproken voor de reizigersgroei in de spits tussen de 17% en de 23% groei tot en met 2005. Daarbij werd in algemene zin uitgegaan van een bedrag van 204 mln. extra middelen voor energievoorziening, opstelcapaciteit en perronverlengingen (EPO); alsmede van de op deze periode betrekking hebbende realisatie van infrastructuurprojecten op basis van het MIT 2000–2004 en het BOR. De 204 mln. voor de EPO-projecten is beschikbaar gekomen. De spoorprojecten uit het BOR zijn opgenomen in het MIT. Voor de projecten die door NS in gebruik genomen konden worden in de periode tot en met 2005 ligt de realisatie op schema, met uitzondering van Amsterdam CS (2004 in plaats van 2003), de Gooiboog (2003 in plaats van 2002) en de Nootdorpboog (2007 in plaats van 2003). Om van 17% het niveau van 23% reizigersgroei in de spits te kunnen bereiken zijn daarnaast in het Overgangscontract II specifieke capaciteitsverruimende maatregelen opgenomen ten aanzien van een aantal kleine infrastructuurvoorzieningen (extra groei met 2%), het brugopeningsregime in de spits (extra groei met 2,5%) en de beperking van het aantal goederenpaden in de spits (extra groei met 1,5%). Ook de infrastructuurmaatregelen in dit verband worden getroffen.

185

Waarom dalen de geplande uitgaven voor de jaren 2002 tot en met 2006 ten opzichte van de vorige begroting voor artikel 6; Versterken netwerk personenvervoer? (blz. 125)

In de Verdiepingsbijlage (pag. 273 begroting HXII) wordt deze daling toegelicht. Het betreft onder andere een subsidiekorting en een efficiencykorting als gevolg van de afspraken uit het Strategisch Akkoord.

186

Hoe verhouden de cijfers uit tabel 7.4 over de exploitatiebijdragen regionaal openbaar vervoer zich tot de in de pers (onder andere dagblad Trouw) genoemde brief aan plaatselijke bestuurders, waarin in 2006 de

bijdragen op 991 miljoen euro belanden? Bestaat een dergelijke brief? Kan de Kamer hier een afschrift van ontvangen? (blz. 125)

Bedoelde brief bestaat (DGP/MDV/U.0203114 van 18 september 2002) en doe ik u hierbij in afschrift toekomen (als bijlage bijgevoegd).¹ Dit is de algemene brief; in de exemplaren aan Haaglanden, Groningen (prov.), Groningen (stad), Drenthe en Leeuwarden is tevens aangekondigd dat over de meerjarenafspraken aparte overleggen worden gevoerd. De bedragen uit bijgaande brief zijn in tabel 7.4 opgenomen onder de post 07.01.02 Regionaal openbaar vervoer; bijdragen aan lagere overheden. In deze post is niet alleen de reguliere OV-subsidie opgenomen, maar ook diverse andere bijdragen voor de OV-exploitatie; zie hiervoor het antwoord op vraag 211.

187

Op welke wijze zal de bezuiniging op de exploitatiebijdrage voor het regionaal openbaar vervoer vorm krijgen? Met hoeveel procent zullen de tarieven voor de strippenkaart stijgen in 2003 en de rest van de kabinetsperiode (prijzen excl. inflatiedoorberekening)? (blz. 125)

Over de wijze waarop vorm wordt gegeven aan de bezuiniging, hebt u separaat een brief ontvangen. De tarieven voor de nationale vervoerbewijzen, waaronder de strippenkaart, zullen in 2003 met gemiddeld 5,5% stijgen. De inflatie bedraagt thans volgens het CPB (MEV 2003) 3,5%. De reële stijging komt dan uit op 2%. Zoals ik in mijn brief van 30 september 2002 heb aangegeven wil ik samen met de voor het stads- en streekvervoer verantwoordelijke decentrale overheden, de vervoerbedrijven en de consumentenorganisaties een meerjarentariefplan opstellen. Op basis van dat plan zal ik besluiten nemen over de tariefontwikkeling die ik voor de rest van de kabinetsperiode voorzie. Daarop kan ik nu niet vooruitlopen.

188

Hoe kan het stad- en streekvervoer voldoen aan de forse ombuigingen (2003: minus €97 miljoen = 7,3% van de totale jaarlijkse bijdrage) indien tegelijkertijd een verwachte groei moet worden opgevangen (zie de tabel op pagina 129)? Waar ziet de rijksoverheid nog mogelijkheden tot efficiency-verbetering in het regionaal openbaar vervoer om zo de bezuinigingen op te vangen? Hoeveel reizigerskilometers zal het regionaal openbaar vervoer c.p. dalen als gevolg van de bezuinigingen op de exploitatiesubsidies? Met hoeveel procent zullen de andere modaliteiten toe- of afnemen als gevolg van de bezuiniging? (blz. 125, 129 en 143)

Zie het antwoord op vraag 7.

189

De reizigersbijdrage moet in het regionaal OV in 2010 zijn verhoogd tot 41% en op lange termijn tot 50%. Nu is deze bijdrage 37%. Tegelijkertijd moet het aantal reizigerskilometers in 2010 tot 7,1 miljard. Gesteld dat de reizigersbijdrage OV zou worden gehandhaafd op het huidige niveau, hoeveel is dan het verwachte aantal reizigerskilometers in 2010? (blz. 129)

Zoals uit de tabellen op pag. 129 en 130 van de begroting XII van 2003 en de tabellen op pag. 86 en 87 van de begroting XII van 2002 blijkt, zijn de verwachte cijferreeksen voor de reizigerskilometers en de reizigersbijdrage vooralsnog niet aangepast in verband met de extra taakstellingen uit het Strategisch Akkoord. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat op het moment van het indienen van de ontwerpbegroting de tariefstijging van het OV en de (decentrale) invulling van de vermindering van de rijkssubsidie voor OV nog niet bekend waren. Pas wanneer deze gegevens bekend

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

zijn, kunnen de effecten op het aantal reizigerskilometers en op de hoogte van de reizigersbijdrage berekend worden.

190

Op welke wijze wordt de groeiambitie in het stad- en streekvervoer, zoals aangegeven op pagina 129 gerealiseerd, gezien de bezuiniging in de exploitatiebijdrage, de accijnsverlaging bij de concurrerende personenauto en gezien het feit dat de bezuinigingen bovenop de reeds vereiste efficiëntiewinst komen? (blz. 129)

Zie het antwoord op vraag 7.

191

Wordt voor het taxivervoer gestreefd naar lagere prijzen? Zo ja, waarom is dan bij de indicator van prijsontwikkeling geen doelstelling van een lagere prijs opgenomen, maar een PM-post? (blz. 131)

Bij het taxivervoer gaat het om het scheppen van voorwaarden zodat door een ruimer aanbod de prijs-kwaliteitverhouding op de taximarkt verbetert. Dat moet blijken uit de waardering van de klant voor de keuzemogelijkheden op het gebied van product, prijs en beschikbaarheid. De Monitor en evaluatie deregulering taxivervoer 1999–2001 geeft aan dat de waardering van de consument onveranderd is. De consument waardeert de taxi met het relatief goede rapportcijfer 7,3. De tarieven zijn in de afgelopen jaren gestegen. In de periode 1999–2000 met 12,5 tot 14% en tussen 2000 en 2001 met 1 à 2%.

192

Wat is het beleid inzake de subsidiëring van de gedecentraliseerde treindiensten. Gaat hierop ook bezuinigd worden, zoals bij het stad- en streekvervoer? Kan een overzicht worden gegeven van alle lijnen, die in de toekomst gedecentraliseerd worden? Kan hierbij worden aangegeven wanneer naar verwachting de aanbesteding van de desbetreffende lijnen plaats vindt? (blz. 132)

De subsidie voor de gedecentraliseerde treindiensten berust op de Regeling Experimenten Regionale treindiensten. Op grond daarvan zijn per provincie specifieke afspraken gemaakt. In beginsel zijn de taakstellingen uit het Strategisch Akkoord niet van toepassing op gedecentraliseerd spoorvervoer.

193

Is naar de mening van de regering de NS in staat om de verhoging van de infrastructuurheffing op te vangen zonder genoodzaakt te zijn de tarieven boven inflatieniveau te verhogen? (blz. 132)

De gebruiksvergoeding is ingevoerd met ingang van 2000. De verhoging van de gebruiksvergoeding door middel van een gefaseerd ingroei-systeem naar 2005 via jaarlijks afnemende kortingen was reeds voorzien bij het prestatiecontract en de daarin opgenomen beperking van de tarieven. Van additionele verhoging van de gebruiksvergoeding is geen sprake.

194

Wanneer zal er, uitgaande van een voorspoedige behandeling van de spoorweg- en concessiewet in de eerste Kamer, voor respectievelijk de vervoerder en de infrastructuurbeheerder overgegaan worden op een concessiesysteem? (blz. 132)

Dit zal bij instemming van de Eerste Kamer van beide genoemde wetten, per einde 2003, voor het kalenderjaar 2004, worden ingevoerd voor zowel de vervoerdersconcessie als de infrabeheerdersconcessie.

195

Welke prestaties levert de overheid minimaal in ruil voor de infrastructuurheffing voor het spoor? (blz. 132)

Vanaf 2000 betalen spoorwegbedrijven een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur. De huidige gebruiksvergoeding is vastgelegd in de vigerende AmvB Vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur (Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur) van 25 oktober 1999. De basis voor deze gebruiksvergoeding zijn de EG-richtlijnen 91/440 EG (art. 8) en 95/11 EG (art. 10). In deze regeling worden de marginale beheers- en onderhoudskosten door de beheerder van de spoorweginfrastructuur (Railinfrabeheer) in rekening gebracht aan de vervoerders op het spoor.

Aanpassing van de gebruiksvergoeding per 1/1/2004 is nodig vanwege nieuw EU-beleid (Richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001). Het gaat daarbij om een geheel andere systematiek. De dienstverlening van de infrabeheerder is daarbij omschreven in vier pakketten: een minimum pakket (pakket 1), een standaardpakket (pakket 2), aanvullende diensten (pakket 3) en ondersteunende diensten (pakket 4). De eerste twee pakketten moeten verplicht worden geleverd, waarvan het tweede slechts op verzoek van de klant. De diensten uit het derde pakket moeten worden geleverd als de inframanager als taak heeft deze te leveren (wat per lidstaat kan verschillen). Het vierde pakket is optioneel. De Richtlijn biedt de infrastructuurbeheerder een aantal opties als het gaat om heffingen: schaarstevergoeding, milieuvergoeding, reserveringsvergoeding, vergoeding voor onderhoudscapaciteit, vergoeding voor (kleine) investeringen, kortingen gebaseerd op administratieve bepalingen en ten behoeve van efficiënt gebruik van de infrastructuur, en prikkels (bonusmalus regime voor beheerder en klant). Het eerste pakket bevat de toedeling van capaciteit, de treindienstregeling, het leveren van informatie aan de klant en het gebruik van de bovenbouw, wissels, aansluitingen en beheers- en beveiligingsinstallaties. In het tweede pakket is opgenomen het gebruik van bovenleiding, brandstofinstallaties, goederenterminals, laad- en losplaatsen, rangeer- en opstel terreinen. De aanvullende diensten in het derde pakket omvat bijvoorbeeld tractiestroom, voorverwarming reizigerstreinen, brandstof, rangeren en bijbehorende diensten, controle vervoer gevaarlijke stoffen en ondersteuning bij speciale treinen. Van het eerste pakket wordt doorberekend de variabele kosten, van pakket 2 de variabele of integrale kosten en van pakket 3 en 4 de integrale kosten.

196

Betekent het overhevelen van de verantwoordelijkheid voor het regionale streekvervoer naar de provincies dat de sturing van en controle op het streekvervoer verder af komt te staan van de regio? Is hier met andere woorden, is hier eerder sprake van centralisatie in plaats van decentralisatie? (blz. 133)

Het stads- en streekvervoer is reeds vanaf 1998 volledig gedecentraliseerd naar de 12 provincies, 7 kaderwetgebieden en 16 middelgrote gemeenten. Het regionale spoorvervoer uit de contractsector wordt nu nog uitgevoerd in opdracht van het rijk. Dit vervoer wordt geleidelijk gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden. Hiermee komt het totale regionale OV in één decentrale hand. Van centralisatie is dus geen sprake.

197

Hoe kunnen verantwoordelijke wethouders straks bewerkstelligen dat het streekvervoer in hun gemeenten blijft gegarandeerd? (blz. 133)

Indien het actuele beleidsvoornemen van de regering ten aanzien van de bekostiging van het regionale OV wordt gerealiseerd, zijn zowel de provincies als de besturen van de huidige kaderwetgebieden in de toekomst verantwoordelijk voor het regionale OV. Alleen de besturen van een zestiental middelgrote gemeenten dragen om doelmatigheidsredenen hun directe verantwoordelijkheid voor het lokale OV over aan de betrokken provincies. De afstemming van het regionale OV op de vervoersbehoeften in deze gemeenten vindt plaats in overleg tussen provincie en gemeente. Op deze manier kunnen de wethouders van de betrokken gemeenten in het overleg met de provincie invloed uitoefenen op de inhoud en vorm van het OV-aanbod in hun gemeente.

198

Hoe is gegarandeerd dat de efficiencywinst die zou kunnen ontstaan uit de aanbesteding van regionale treindiensten «doorgaans» weer in extra OV-voorzieningen geïnvesteerd zal worden? Heeft het rijk hiervoor garanties bij de provincie bedongen? (blz. 133)

De rijksbijdrage, die de provincies na decentralisatie ontvangen voor de bekostiging van de treindiensten, is een doeluitering. Ook de winsten c.q. besparingen die de provincies behalen door de aanbesteding van de treindiensten moeten daarom altijd aangewend worden ten behoeve van het OV. Uit de jaarlijkse verantwoording van de besteding van de rijksbijdrage moet blijken dat de middelen ook daadwerkelijk conform hun doelstelling zijn aangewend.

199

Gaat het rijk een minimumbasiskwaliteit bedingen bij de decentralisatie van regionale spoorverbindingen naar de provincies of zijn de provincies vrij om zelf de kwaliteitseisen te stellen, die zij wensen bij de openbare aanbesteding? Hoe wordt voorkomen dat provincies uit financiële motieven onnodig bezuinigen op de lijnen? (blz. 133)

In of krachtens de concessiewet, i.q. de WP 2000 worden eisen gesteld. Voor het overige zijn de provincies vrij om zelf de kwaliteitseisen te stellen. Middelen die vrijvallen door bezuinigingen op die lijnen dienen ten behoeve van het openbaar vervoer te worden aangewend en gaan derhalve voor die sector niet verloren. Deze lijnen worden door de provincies veelal beschouwd als de ruggengraat van het regionale openbaar vervoer en zullen derhalve niet snel het onderwerp van provinciale bezuinigingen zijn.

200

Welke bevoegdheden heeft de Tweede Kamer ten aanzien van de grote vervoercontracten /concessies, die het ministerie van V&W namens de staat sluit met c.q. verleent aan vervoerders en infra-organisaties? (blz. 135)

De vraag lijkt betrekking te hebben op het spoor. Onder de huidige wetgeving sluit de minister privaatrechtelijke contracten met NS Reizigers, Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding. Daarnaast wordt aan Railinfrabeheer jaarlijks een subsidiebeschikking voor beheer, instandhouding en aanleg gegeven. De invloed van de Tweede Kamer ten aanzien van deze contracten en andere handelingen van de minister wordt beheerst door de reguliere bevoegdheden van het parlement. Momenteel liggen het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet en het wetsvoorstel

Concessiewet personenvervoer per trein (wijziging van de Wet personenvervoer 2000) ter behandeling bij de Eerste Kamer (Kamerstukken I 2001/02, 27 482, nr. 318, resp. Kamerstukken I 2001/02, 27 216, nr. 321). In het wetsvoorstel Spoorwegwet wordt het publiekrechtelijk instrument van de concessie voor de railinfrastructuurbeheerder geïntroduceerd. Een beheerconcessie wordt niet eerder verleend dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd (artikel 18, vierde lid). In het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein wordt ten aanzien van het personenvervoer op het spoor de publiekrechtelijke concessie ingevoerd. Een concessie voor het hoofdrailnet wordt door de minister niet eerder verleend, dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd (artikel 69a, vierde lid). Naast deze voortgangsprocedures is voor het verlengen of aanbesteden na de wettelijke concessietermijn voor NS tot 2015, de volgende additionele bevoegdheid van belang. Indien de minister voornemens is een concessie te verlenen voor het hoofdrailnet, stelt hij een beleidsvoornemen tot concessieverlening vast, waarin onder andere is opgenomen of vermeld een beschrijving van de betrokken markt, een beschrijving van de maatregelen ter waarborging van de continuïteit en de kosten van de concessieverlening. De minister legt het vastgestelde beleidsvoornemen voor aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Indien binnen 30 dagen na deze voorlegging ten minste 30 leden te kennen geven nadere inlichtingen te willen ontvangen over de voorgenomen concessieverlening, zal de procedure tot concessieverlening niet eerder aanvangen dan dat veertien dagen zijn verstreken na het verstrekken van die inlichtingen. Indien binnen 30 dagen na de voorlegging of binnen 14 dagen na de verstrekking van de inlichtingen, de Kamer als haar oordeel uitspreekt dat de concessieverlening machtiging bij wet behoeft, wordt de concessie eerst verleend nadat die machtiging is verleend (artikel 69c). Deze regering is niet van toepassing op de eerste concessie tot 2015, die bij wet aan NS wordt verleend.

201

Welk bedrag is er gereserveerd om de introductie van de Chipkaart OV te faciliteren? Wijkt dit af van het bedrag in de vorige begrotingsperiode? (blz. 135)

Zie hiervoor mijn antwoord op vraag 83.

202

Wat gebeurt er met de eindgebruikerssubsiëring voor VINEX-wijken waar het gereedmaken van het openbaar vervoer ook na 2003 niet voltooid is? (blz. 136)

In de VINEX-wijken waar de experimenten met eindgebruikerssubsiëring plaatsvinden, is nu al openbaar vervoer aanwezig. Dit openbaar vervoer vindt onder meer plaats met (kleine) bussen en deeltaxi's. De regionale overheden onderzoeken de mogelijkheid om de experimenten na 2003 met eigen middelen voort te zetten, totdat de ontsluiting van de VINEX-wijken voldoet aan de door de decentrale overheden gewenste kwaliteit. Ook wordt bij de ontwikkeling van een nieuwe verdeelsystematiek voor de OV-subsidie aandacht besteed aan de ontsluiting van nieuwe woonwijken, waartoe deze VINEX-wijken behoren.

203

Verliezen gemeenten die gratis openbaar vervoer verstrekken naast de reizigersinkomsten ook de gehele exploitatiesubsidie? Zo ja, is daar een beleidsmatige motivering voor? (blz. 136)

Nee. De exploitatiesubsidie wordt tot en met 2003 gebaseerd op de gerealiseerde vervoeropbrengsten. Daarvoor worden de opbrengsten gebruikt over de periode van 1 juli 2001 tot en met 30 juni 2002. Vanaf 2004 zal voor het berekenen van de exploitatiesubsidie geen gebruik meer worden gemaakt van de vervoeropbrengsten. De hoogte van de subsidie wordt in de IBO-bekostiging niet langer beïnvloed door de hoogte van de vervoeropbrengsten.

204

Waardoor is er 17% in plaats van de beoogde 35% van het regionale openbaar vervoer aanbesteed? (blz. 138)

De Wp2000 zou per 1-1-2000 in werking treden. Uiteindelijk is dat 1-1-2001 geworden. Dat jaar vertraging heeft feitelijk twee effecten gesorteerd. Het eerste betreft de gevolgen van de afloop van contracten rond het jaar 2000. De gemeenten en provincies hadden er op gerekend dat op dat moment de Wp2000 in werking zou treden en het proces van openbare aanbesteding ingezet moest worden. Bij het opschuiven van de datum moesten deze overheden echter opnieuw contracten afsluiten voor de tussenliggende periode. In sommige gevallen is dat, omwille van efficiency, niet voor één maar voor meerdere jaren gebeurd. Het tweede effect van de latere inwerkingtreding is dat er vanaf dat moment tot 1 januari 2003 maar beperkte tijd was om de 35% te halen. Mijn ambtsvoorganger heeft al aangegeven dat het ijkjaar wordt verlegd naar 2004.

205

Zijn er éénduidige voorschriften voor de definiëring van het begrip «toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen» voor spoor en voor stad- en streekvervoer? (blz. 139)

Voorschriften in de zin van dwingende regelgeving zijn er ten dele. Medio 2003 zal in de Nederlandse wetgeving zijn geïmplementeerd richtlijn 2001/85/EG houdende technische eisen ten aanzien van de constructie dwingend te stellen aan nieuwe bussen bestemd voor het stadsvervoer. Het rapport Basisstations (U toegezonden van 12 januari 2002 met kenmerk DGP/VI/U.00..4039) bevat bepalingen onder andere ten aanzien van de toegankelijkheid van stations. Voor het overige wordt gebruik gemaakt van het Handboek Toegankelijkheid en van z.g. Wenkenbladen bus, tram, reisinformatie en busstation. Normen ten aanzien van de toegankelijkheid van treinen zijn in ontwikkeling.

206

Zijn de taxiprijzen sinds de Wet deregulering taxivervoer gemiddeld genomen gestegen, gelijk gebleven of gedaald? Indien ze zijn gestegen: heeft dit consequenties voor het voornemen om het maximumtarief af te schaffen in 2004? (blz. 142)

Ik beschik nu over meer gegevens dan in oktober 2001, nu de cijfers over de tariefontwikkeling in de Monitor en evaluatie deregulering taxivervoer 1999–2001, bekend zijn. Een stadsrit is in de periode 1999–2000 met 12,5% in prijs gestegen een buitenrit met 14%. In de periode 2000–2001 is een stadsrit met 1,3% in prijs gestegen en een buitenrit 1,4%. De prijsontwikkeling in de periode 2000–2001 blijft daarmee duidelijk onder de ontwikkeling van het inflatieniveau en er is dus sprake van een relatieve prijsdaling voor deze periode. Het is nu echter nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken met betrekking tot het afschaffen van het maximumtarief. Ik zou dit, alvorens te besluiten, willen koppelen aan de ontwikkelingen in de komende twee jaar.

207

Waarom lopen de bijdragen aan lagere overheden in tabel 7.4 vanaf 2005 weer op? (blz. 143)

De bijdragen lopen weer op omdat nog steeds sprake is van jaarlijks 2% budgetgroei. In de jaren tot en met 2005 valt deze budgetgroei weg tegen een grotere taakstelling. In 2006 is de toename van de taakstelling kleiner dan de 2% budgetgroei. Vandaar dat de bijdrage weer oploopt.

208

Is er overeenstemming tussen het Rijk en de regio's (Kaderwetgebieden en provincies) over het systeem en de opzet van een gedecentraliseerd OV? Zo ja, hoe ziet dat systeem eruit en per wanneer wordt het ingevoerd? (blz. 143)

Het OV is al sinds 1998 gedecentraliseerd. N.a.v. het IBO-rapport wordt de financieringssystematiek zodanig aangepast dat decentrale overheden zelf keuzes kunnen maken die toegespitst zijn op specifieke lokale omstandigheden, zónder dat deze keuzes worden beïnvloed door de werking van diverse financieringsinstrumenten van het rijk. Bij de verdeling van het OV-budget wordt vanaf 2004 het daadwerkelijke OV-gebruik (gemeten in opbrengsten) als verdelingsmaatstaf vervangen door objectieve kenmerken waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij de ontwikkeling in de vraag naar OV representeren.

209

Hoe wordt de ambitie uit het strategisch akkoord om VINEX-wijken goed voor openbaar vervoer te ontsluiten vormgegeven, gezien het feit dat de exploitatieverliezen bij nieuwe wijken hoog zijn en op de exploitatiesubsidie fors bezuinigd wordt? (blz. 143)

In het strategisch akkoord staat een goede en tijdige ontsluiting van nieuwe woonlocaties genoemd, door middel van verbetering van het openbaar vervoer inclusief de sociale veiligheid daarvan, bevordering van de doorstroming – vooral ook in en rond de steden – en oplossing van bekende fileknelpunten. Daarmee is openbaar vervoer één van de instrumenten om nieuwe woonlocaties te ontsluiten. Omdat er in de beginfase van een nieuwe woonlocaties relatief weinig reizigers zijn, zijn de exploitatieverliezen bij volledige inzet van een reguliere bus of railvoorziening hoog. Daarom zal in die eerste fase door de desbetreffende overheid een afgewogen keuze gemaakt moeten worden of zij inzet op hoogwaardig openbaar vervoer, met de nodige verliezen, of dat zij inzet op kleine bussen of andere flexibele vormen van openbaar vervoer. Ook kan de overheid middels de concessieverlening de vervoerder, om aan de vervoersprestatie te voldoen, zelf laten bepalen hoe en met welk vervoermiddel de prestatie in de nieuwe woonlocatie wordt geleverd. In het kader van het onderzoek naar structuurkenmerken (als vervolg op het IBO-rapport) wordt gezien hoe in de systematiek rekening kan worden gehouden met de aanloopverliezen. Daarnaast wordt onderzocht of de bestedingsruimte van de OV-subsidie voldoende ruimte biedt voor nieuwe en creatieve oplossingen. Tenslotte wordt, op basis van de VINEX(ACT) afspraken, nog steeds een aanzienlijke bijdrage geleverd in de ontsluiting van die locaties per openbaar vervoer, zowel per trein als per regionaal openbaar vervoer.

210

Blijft de subsidiëring van de regionale treindiensten (contractsector spoor) in stand, of vindt hier net als bij het regionaal openbaar vervoer ook een bezuiniging plaats? (blz. 143)

De afspraken ten aanzien van de vergoedingen voor de exploitatie van de regionale treindiensten (contractsector) zijn contractueel vastgelegd tussen het Rijk en de NS. Het Rijk heeft deze regionale treindiensten in 1998 met instemming van de Tweede Kamer gecontracteerd, omdat zij het van belang acht dat de betreffende verbindingen in stand blijven. Bezuinigingen kunnen niet plaatsvinden zonder een hernieuwde afweging van nut en noodzaak van deze gecontracteerde treindiensten. Van een bezuining is thans geen sprake.

211

Uit welke onderdelen bestaat de post 07.01.02, naast de genoemde posten (onderzoek, de Boer-gelden, etc)? Welke bedragen zijn daar voor 2002 tot en met 2007 gereserveerd? (blz. 143)

De onderverdeling van artikel 07.01.02 «Bijdragen aan lagere overheden» is als volgt (in duizenden euro's):

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rijksbijdrage OV ná extra taakstelling	1 086 000	1 026 128	998 008	985 393	991 019	1 009 219
Infragerelateerde bijdragen ¹	168 500	117 500	121 000	130 000	130 000	140 000
Bijdrage regionaal spoorvervoer ²	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500
Leerlingenvervoer (VenW + OCW)	6 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000
Extra sociale veiligheid	0	9 800	9 800	9 800	9 800	9 800
Diverse lopende zaken ³	12 267	10 043	11 488	15 494	17 247	13 097
Bijdragen aan lagere overheden	1 293 267	1 196 971	1 173 796	1 174 187	1 181 566	1 206 616

¹ Regeling De Boer, Kapitaallasten metro, Toegankelijkheid

² Fryslân (NoordNed), Groningen (NoordNed), Gelderland (Syntus) en Overijssel (Connexxion)

³ OV te water, Vinex, Taxi, Verzelfstandiging GVB's, CVOV, OV-monitor, NMa, WROOV-onderzoek

212

Hoe verhouden de begrote bijdragen regionaal openbaar vervoer aan lagere overheden én de begrote bijdragen aan de exploitatie (artikel 07.01.02) tot 2007 zich tot die in de twee voorgaande begrotingen? (blz. 143)

Gegevens over de mutaties tussen opvolgende ontwerpbegrotingen zijn terug te vinden in de verdiepingsbijlagen in de begroting. Hieronder volgt een samenvatting van de mutaties tussen de ontwerpbegroting 2001 en die van 2003, voor het onderdeel «Bijdragen aan lagere overheden» (in miljoenen euro's):

Bijdragen aan lagere overheden	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ontwerpbegroting 2001	1 319	1 322	1 331	1 356	1 356	1 356
Waarvan spoorvervoer overige programma- en apparaatsuitgaven	- 146	- 146	- 146	- 147	147	- 147
Regionaal OV	1 173	1 176	1 185	1 209	1 209	1 209
Mutaties 2002-2003	120	21	- 11	- 35	- 27	- 2
Ontwerpbegroting 2003	1 293	1 197	1 174	1 174	1 182	1 207
Specificatie mutaties	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Beleidsin- en extensiveringen 2001	- 21	- 11	- 11	- 11	- 11	- 11
Loon/prijscompensatie 2001	54	54	54	55	55	55
Loon/prijscompensatie 2002	46	47	48	48	49	49
Beleidsin- en extensiveringen 2002	46	- 9	- 12	- 6	- 11	- 11
Taakstelling Strategisch Akkoord	0	- 55	- 85	- 116	- 129	- 129
Inhouding prijscompensatie 2002	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5
Extrapolatie 2001-2002	0	0	0	0	25	25
Extrapolatie 2002-2003	0	0	0	0	0	25
Totaal mutaties 2002-2003	120	21	- 11	- 35	- 27	- 2

De bedragen voor het onderdeel «Exploitatie» zijn niet gewijzigd in de afgelopen 2 jaar. Het gaat hierbij overigens om het onderhoud van het

lopende onderzoek naar het koop- en reisgedrag van de OV-reizigers; het betreft geen subsidie.

213

Ten aanzien van schadelijke stoffen als CO₂, SO₂, NO_x en VOS zijn forse reducties nodig om de streefwaarden van Kyoto in Europa te halen. De sector verkeer en vervoer is echter de sector met de snelst groeiende emissies (p. 145). Hoe denkt de regering deze ontwikkeling te keren? (blz. 146)

In het Kyoto protocol zijn afspraken gemaakt met betrekking tot CO₂-reducties. Het protocol gaat niet in op andere emissies (SO₂, NO_x en VOS, zie hiervoor de NEC-richtlijn). De regering erkent dat er maatregelen genomen moeten worden om (de gevolgen van) de groei van CO₂-uitstoot in de sector te beperken. De Minister van Verkeer en Waterstaat is daarom bezig met het formuleren van een CO₂ beleidskader. Het doel daarvan is het formuleren van een kader voor activiteiten op het gebied van CO₂-reductie tot 2010 en het benoemen van nieuwe instrumenten ten behoeve van additionele CO₂-reductie voor 2010.

Randvoorwaarde daarbij is dat nieuwe maatregelen passen binnen de huidige politieke en financiële kaders. Het CO₂-beleidskader zal, afhankelijk van de voortgang van het project inzake het bepalen van de streefwaarden per sector (zie ook antwoord op vraag 124), naar verwachting in het tweede kwartaal van 2003 worden afgerond.

214

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanbesteding van het speciaal vervoer ofwel de verlenging van het contract met Traxx? (blz. 148)

De aanbesteding van het bovenregionaal vervoer ex de Wet voorzieningen gehandicapten valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en maakt geen onderdeel uit van de begroting van het departement van Verkeer en Waterstaat. Het contract met connexxion is verlengd tot 1 april 2004.

215

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de Nieuwe Sleutelprojecten? Wat zijn veranderingen in de Rijksbijdragen ten opzichte van eerdere rapportages? Is het waar dat het Masterplan CS van de gemeente Rotterdam door de regering als «financieel niet haalbaar» is gekwalificeerd? (blz. 150)

Voor een uitgebreide stand van zaken ten aanzien van de Nieuwe Sleutelprojecten verwijs ik naar de Voortgangsrapportage die in juni 2002 naar de Kamer is gestuurd. In het kort: Amsterdam Zuidas. Er loopt een geïntegreerde tracé-m.e.r. procedure voor de infrastructuur en de stedenbouw. Uit de tracé-m.e.r.-procedure, een risico-analyse en financiële analyse moeten uitwijzen welk alternatief de beste oplossing is. Den Haag CS. Beoogd is een oplevering van een masterplan door de gemeente Den Haag in november. Railinfrabeheer ontwerpt een bijgestelde OV terminal die recht doet aan de eisen van een Sleutelproject en lagere kosten met zich meebrengt. Utrecht CS: Gemeente en Rijk werken samen aan een schetsontwerp voor de OV-terminal Utrecht, rekening houdend met de uitkomst van het Utrechtse referendum, waarbij werd gekozen voor Visie A. Breda. Het voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp stationsgebied Breda wordt door de gemeente Breda en NS Vastgoed verder uitgewerkt. De planning van de gemeente is om einde van dit jaar een masterplan gereed te hebben. Arnhem: Het sleutelproject Arnhem bevindt zich in een

afrondend stadium van de toetsingsfase. Na de toetsing door het rijk kan er besluitvorming plaats vinden over de uitvoering van het plan.

Rotterdam CS: Een eerder masterplan was niet financieel haalbaar, dit is door de regering toen aan Rotterdam kenbaar gemaakt. Nu wordt door Rijk en gemeente gezamenlijk gewerkt aan een nieuw masterplan dat financieel haalbaar moet zijn.

216

Op hoeveel plaatsen worden de grenswaarden ten aanzien van geluid-hinder in bestaande situaties overschreden? (blz. 151)

– in bewerking –

217

Hoeveel prioriteit wil de regering geven aan ontsnippering? Hoe verhoudt de cijferreeks in artikel 08.01.03 (Ontsnippering) zich tot die in de voorgaande twee begrotingen? (blz. 153)

Ontsnippering heeft de aandacht van de regering in die zin dat er thans wordt gewerkt aan het interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering. Binnen dit programma zal de gebiedsgerichte benadering centraal staan. Dit betekent dat niet alleen naar de hoofdwegen wordt gekeken, maar ook naar de spoor en de vaarwegen. De effectiviteit van het ontsnipperingsprogramma zal hierdoor toenemen. De uitvoering van deze infrastructurele maatregelen wordt niet verantwoord op artikel 08.01.03 van de begroting, maar op het Infrastructuurfonds. Binnen het Infrastructuurfonds is voor de periode 2003–2007 circa € 26 mln beschikbaar voor het opheffen van de door hoofdwegen veroorzaakte bestaande knelpunten (uitgaande van de lijst van 1994). Daarnaast wordt uit het ontsnipperingsbudget circa € 20 mln besteed aan mitigerende maatregelen op de A73. In de begrotingen 2001–2005 en 2002–2006 was voor ontsnippering respectievelijk € 23 mln en € 43 mln beschikbaar.

218

Kunt u toelichten hoe de gemaakte afspraken inzake Randstadrail met de regionale overheden passen bij de verschuivingen in de rijksbijdrage? Hoe verhoudt het voornemen om RandstadRail te vertragen zich tot het belang dat in het strategisch akkoord aan het ontsluiten van nieuwe woonwijken wordt toegekend? (blz. 160)

De vertraagde kasreeks ten gevolge van verschuivingen in de rijksbijdrage sluit in onze visie aan bij een te verwachten realiseerbaar uitvoeringstempo van het project, mede gelet op ervaringen met andere grote infra-projecten. Hierover vindt nog nader overleg plaats met de regio's.

219

Om de mainportfunctie van Schiphol ook in de toekomst te kunnen handhaven, is het van groot belang dat Schiphol over land (lokaal, regionaal, nationaal) goed bereikbaar is. Daardoor ontstaat voor Schiphol een zo groot mogelijke catchment area, hetgeen gelet op de internationale concurrentie tussen luchthavens zeer belangrijk is. Kan de regering uiteenzetten of de bereikbaarheid van Schiphol en het handhaven van de mainportfunctie in gevaar komt als de HSL-zuid pas in 2007 gereed is en de HSL-oost nog veel later? Hoe ligt deze relatie met andere infrastructurele projecten? (blz. 165)

De regering streeft een goede bereikbaarheid van Schiphol na. Daarbij is het wenselijk dat naast de verbindingen via de lucht ook de bereikbaarheid over weg en spoor van goede kwaliteit is. In dit netwerk past niet alleen de beschikbaarheid van de HSL-Zuid en goede aansluiting op de

andere delen van het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen, maar ook een overall goede en betrouwbare aansluiting op het nationale railnetwerk. Naast de HSL-Zuid wordt gewerkt aan de Hemboog (2003 gereed) en Utrechtboog (2005 gereed), zodat meer directe treinverbindingen naar Schiphol worden geboden met kortere reistijden. In het Strategisch akkoord zijn daarnaast extra middelen opgenomen om de betrouwbaarheid van het treinvervoer te verhogen. Al deze maatregelen zijn, evenals de HSL-Z en lopende en geplande aanpassingen van het wegennet rond Schiphol, zoals de aanleg van de A5 en bijvoorbeeld de plannen rond de Tweede Coentunnel dragen bij aan de bereikbaarheid van Schiphol en zijn van belang voor de reizigers van en naar Schiphol en het functioneren van de mainport. Zoals bekend wordt voortvarend gewerkt aan de aanleg van de HSL-Zuid. De mainportpositie van Schiphol komt niet in gevaar als deze lijn in 2007 gereed is. Schiphol geldt als een van de best bereikbare luchthavens in West-europa, met relatief korte reistijden naar het grootste deel van het catchment-area. Dit zal de komende jaren verder verbeteren. Vanzelfsprekend is een continue aandacht nodig om deze positie te handhaven. Mede om die reden is een groot deel van de huidige investeringen in infrastructuur gerelateerd aan de regio Schiphol.

220

De regering verwacht dat het vijfbanenstelsel voldoende capaciteit biedt voor de luchthaven Schiphol tot en met het jaar 2010. Ook het CPB-rapport van april 2002 bevestigt dit. Wanneer acht de regering het wenselijk dat de procedures ten aanzien van concrete besluitvorming worden geïnitieerd inzake een eventuele verdere uitbreiding van de luchthaven na 2010 (herconfiguratie banenstelsel en/of zesde baan) op de huidige locatie? (blz. 167)

Een eventuele verandering van het banenstelsel op Schiphol vergt een investeringsbeslissing van de luchthaven. Aanleg en gebruik van een ander banenstelsel vergt aanpassing van de luchthavenbesluiten, passend binnen de recent vastgestelde Wijziging van de Wet luchtvaart inzake Schiphol. Het is de verantwoordelijkheid van de luchthaven om aan te geven of en zo ja wanneer een verzoek wordt ingediend om een dergelijke procedure te starten. Daarbij zij aangetekend dat de provincie Noord-Holland in het streekplan heeft opgenomen uiterlijk in 2006 een definitief standpunt van de luchthaven te willen ontvangen over het banenstelsel in verband met de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. De luchthaven werkt thans aan de voorbereidingen voor een MER, die inzicht zal geven in de consequenties voor milieu en veiligheid van andere banenstelsels.

221

Voor de korte termijn kondigt de regering een evaluatie aan van het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit ter toetsing van de conform de Schipholwet beoogde bescherming en de doelstelling van het instandhouden van de mainportfunctie van Schiphol. Voorts noemt de regering een aantal criteria op basis waarvan de evaluatie plaatsvindt. Kan de regering bij deze evaluatie ook de internationale context betrekken (level playing field)? (blz. 168)

Genoemde evaluatie is alleen gericht op de toetsing van de gelijkwaardige bescherming ten opzichte van de PKB, zoals vastgelegd in de wet luchtvaart. In de besluiten is daartoe een evaluatiebepaling vastgelegd, die ook bepaald welke criteria worden gehanteerd. Als daar op basis van deze toetsing aanleiding toe is, worden de besluiten aangepast. Uiteraard zal de regering, op basis van informatie die bijvoorbeeld uit benchmarking beschikbaar komt, ook kijken naar de internationale context.

222

Met betrekking tot een effectief werkend luchtvaartbestel verwacht de regering dat de mondiale liberaliseringstendens steeds concretere vormen zal aannemen. Deze tendens wordt, waar mogelijk, vanuit Nederland krachtig ondersteund. Daarnaast staat in de considerans van de Wet Luchtvaart, dat Schiphol ook in de toekomst haar mainportfunctie dient te behouden. Kan de regering uiteen zetten of de liberaliseringstendens aan de ene kant, en de (gedeeltelijke) verantwoordelijkheid van de overheid voor het handhaven van de mainportfunctie aan de andere kant, parallel lopen, en op welke vlakken eventuele tegenstrijdigheden bestaan? (blz. 173)

Zie het antwoord op vraag 89.

223

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Stellingwerf, betreffende de vlieghoogtes van vliegtuigen die stijgen en landen op Schiphol? (blz. 186)

De voor Schiphol gehanteerde minimum vlieghoogtes zijn in overeenstemming met de internationale regelgeving hierover. Waar mogelijk zijn bovendien strengere normen gehanteerd. Onderstaand is dit toegelicht. Conform internationale voorschriften geldt voor startend verkeer een stijgingspercentage van minimaal 3,3%, hetgeen leidt tot een vlieghoogte van minimaal circa 4500 voet op ongeveer 40 kilometer afstand van de luchthaven. In de praktijk bevindt het startend vliegverkeer zich gemiddeld op een afstand van circa 25 kilometer afstand van de luchthaven al op een hoogte van ongeveer 6000 voet. Dit komt tegemoet aan de wens zoals die is neergelegd in de motie Stellingwerf. In het luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt vastgelegd dat na het verlaten van de TMA (50 á 70 km van Schiphol) een minimale vlieghoogte van 6000 voet geldt. Wat betreft het naderend straalverkeer geldt dat conform internationale veiligheids-eisen van de ICAO op een afstand van 40 kilometer van de luchthaven aanzienlijk lager wordt gevlogen dan 6000 voet. Landend verkeer veroorzaakt echter ten opzichte van startend verkeer een aanzienlijk geringere hoeveelheid geluidbelasting. In het luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt vastgelegd dat van 6.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds voor alle banen een minimum aanvlieghoogte van 2000 voet geldt. Bij de berekening van de grenswaarden is de sector voor de naderingen op de Zwanenburgbaan vanaf de noordkant en de Buitenveldertbaan uitgegaan van 3000 voet. Gedurende de nacht geldt een minimum aanvlieghoogte van 3000 voet. Deze aanvlieghoogten gelden vanaf de grens van de TMA (50 á 70 km van Schiphol) tot aan het begin van de eindnadering. De eindnadering begint op circa 12 tot 17 km vanaf Schiphol.

224

De regering geeft aan dat er zo zuinig mogelijk dient te worden omgegaan met grondstoffen, maar dat wel de continuïteit van de grondstoffenvoorziening van de bouw dient te worden gewaarborgd. Hoe is deze stelling te verenigen met een onlangs verschenen EIB-rapport, waaruit blijkt dat tot en met 2008 een tekort aan beton- en metselzand optreedt van 60–78 miljoen ton? Welke aanvullende maatregelen denkt de regering te nemen om te voorkomen dat er een tekort ontstaat? (blz. 197)

In het u van 22/08/2001 toegezonden PKB deel 1 van het Tweede structuurschema Oppervlaktedelfstoffen (SOD II) is aangegeven waarom het kabinet een kraptebeleid met betrekking tot de voorziening met beton- en metselzand voert en op welke wijze zij in een voldoende behoefte denkt te kunnen voorzien. Kortweg komt het erop neer gestreefd wordt naar minder winning uit landlocaties en meer uit alternatieven zoals hergebruik en de winning uit rijkswateren. Op dit moment is er naar mijn waarne-

ming nog geen sprake van een tekort aan beton- en metselzand op de markt. De uitspraken van het EIB moeten naar mijn mening dan ook gezien worden als een voorspelling dat het beleid zal leiden tot tekorten. Ik ga daar niet van uit aangezien het huidige beleid is dat een in de toekomst optredend tekort aan winningsmogelijkheden in landlocaties gecompenseerd zal worden door het gebruik van alternatieven daarvoor. De ontwikkeling van deze alternatieven is in volle gang (zie SOD II). Een neveneffect van het creëren van krapte op de markt is dat er door de open Europese markt waarschijnlijk extra import zal ontstaan en dat de export zal verminderen. Hierdoor zal een eventueel tekort ook worden gecompenseerd. Op dit moment overweeg ik daarom nog geen extra maatregelen. Wel is in bestuurlijk overleg met de gezamenlijke provincies afgesproken dat, als onverhoopt ernstige vertragingen in de bouw optreden of ernstige marktverstoringen, ook de provincies bereid zijn maatregelen te nemen. Een door mij en het IPO gezamenlijk ingestelde onafhankelijke commissie onder voorzitterschap van de heer Tommel, ex Staatssecretaris van VROM, is gevraagd over deze materie jaarlijks te adviseren.

225

Is het de regering bekend dat import van grondstoffen vermoedelijk geen alternatief zal zijn nu de deelstaat Noord Rijn Westfalen heeft laten weten ernstige bedenkingen te hebben tegen grote export aldaar? (blz. 197)

Mij is bekend dat Nordrhein Westfalen met een structurele vergroting van de export van beton- en metselzand naar Nederland politieke problemen heeft. Het is echter niet zo dat geconcludeerd mag worden dat een tijdelijke verhoging van de import uit NRW geen alternatief kan zijn. Door mijn voorgangster is in gesprek met NRW toegezegd nog op deze kwestie terug te komen nadat meer duidelijkheid is ontstaan over de in Nederland voorziene alternatieven en een trilaterale werkgroep met ambtelijke vertegenwoordigers uit Vlaanderen, NRW en Nederland een advies heeft uitgebracht.

226

Welke middelen reserveert de regering voor de noodzakelijke rijksbijdragen om het Nationaal Bestuursakkoord Water adequaat gestalte te geven? (blz. 203)

Om het Nationaal Bestuursakkoord Water adequaat gestalte te kunnen geven heeft het Rijk op dit moment middelen gereserveerd voor het hoofdwatersysteem (grote rivieren en kust). Voor eventuele noodoverloopgebieden indien het kabinet daartoe besluit en de regionale watersystemen zijn op dit moment geen middelen beschikbaar. Bij de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw is afgesproken dat het Rijk de noodzakelijke maatregelen financiert in het waterhuishoudkundig hoofdsysteem en de waterschappen in beginsel de kosten voor het regionale watersysteem financieren. Wanneer er sprake is van extra kosten vanwege meekoppeling van belangen voor bijvoorbeeld verbetering van ruimtelijke kwaliteit, milieukwaliteit, natuurontwikkeling en recreatie, dan kunnen deze worden opgevangen binnen de daarvoor bestemde (Rijks)-middelen dan wel middelen van belanghebbende derden. Met het oog op het sluiten van het Nationaal Bestuursakkoord Water wordt thans geïnventariseerd wat de kostendragers en kostenveroorzakers in het regionale watersysteem zijn. Bij deze inventarisatie worden tevens de consequenties voor de lokale lastendrukontwikkeling in beschouwing genomen.

227

Welke consequenties verbindt de regering aan de conclusie van de Algemene Rekenkamer (28 615 nr. 1) dat, hoewel de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de Wvo, de betrok-

kenheid van dit ministerie bij het gewasbeschermingsbeleid niet wettelijk geregeld is? (blz. 203 en 214)

Daar waar de waterkwaliteit in het geding is, is de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat beleidsmatig betrokken. Mede naar aanleiding van de conclusies van de Algemene Rekenkamer t.a.v. de toelating van bestrijdingsmiddelen voor de landbouw (28 615 nr. 1), zal worden gezien of V&W medeverantwoordelijk te maken is voor bepaalde onderdelen van de Bestrijdingsmiddelenwet 1962.

228

In hoeverre is de watertoets inmiddels verankerd in de ruimtelijke wet- en regelgeving? (blz. 203 en 214)

Een wettelijke verankering van de watertoets in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) is voorzien in 2003. Op dit moment wordt door het ministerie van VROM in samenwerking met het ministerie van V&W en LNV gewerkt aan de tekst.

229

Geeft de regering evenveel prioriteit aan de baggerproblematiek als de vorige? Zo ja, blijkt dat ook in financieel opzicht? (blz. 205)

De regering gaat voort op de met het tienjarensценario ingeslagen weg. Om een impuls te geven aan baggerwerken wordt van de door het Kabinet gereserveerde impulsmiddelen uit het regeerakkoord 1998 in totaal € 125 miljoen toegevoegd aan de begroting van V&W.

230

Wordt de noodzaak van een actieve aanpak van de baggerproblematiek onderschreven, als gevolg waarvan ombuigingen op dit terrein ongewenst zijn? Hoeveel geld is er nodig om de totale achterstand in baggerwerkzaamheden in de Nederlandse vaarwegen weg te werken? Hoeveel geld wordt de komende tijd uitgetrokken voor het wegwerken van de baggerachterstand om de vaarwegen beter toegankelijk te maken? (blz. 205 en 206)

De noodzaak van een actieve aanpak van de baggerproblematiek wordt onderschreven. Van ombuiging op dit terrein is dan ook geen sprake. In het bestuurlijk advies tienjarensценario is aangegeven dat er gedurende 25 jaar door het Rijk er voor zo'n 70M euro per jaar moet worden gebaggerd. Voor de komende vijf jaren staat er 160 M Euro geprogrammeerd voor Rijkswateren. Bovendien zal het Rijk via een bijdrageregeling bijdragen aan uitvoering van baggerwerken in stedelijke wateren, tot een maximum van 85 M Euro. In deze kabinetsperiode zal, zoals aangegeven bij de aanbidding van het kabinetsstandpunt Tienjarensценario Waterbodems, nadere besluitvorming dienen plaats te vinden over de structurele aanpak van de geschetste problematiek. Zie voor het tweede gedeelte van de vraag verder de antwoorden van 232 en 233.

231

Hoe krijgt de betrokkenheid van de waterschappen gestalte bij de uitvoering van de plannen van de commissie Luteijn? (blz. 206)

Nadat het kabinet haar standpunt heeft ingenomen zullen alle betrokken partijen in het daaropvolgende besluitvormingstraject betrokken worden. Hieronder vallen ook de waterschappen.

232

Op welke wijze wordt de motie Van den Berg/Ravestein (27 400XII, nr. 41) uitgevoerd, waarin wordt verzocht om extra middelen ten behoeve van het beheer en onderhoud van de vaarwegen? (blz. 207)

De budgetten voor vaarwegen zijn, ondanks het ongunstige economische klimaat en de noodzakelijke bezuinigingen, zoveel mogelijk ontzien en gehandhaafd. Naar aanleiding van een externe audit is er via de motie Ravenstein/v.d. Berg voor de periode 2001/2004 een aanvulling op het onderhoudsbudget gekomen door middel van overprogrammering van € 45 mln per jaar. Deze overprogrammering wordt door middel van kasschuiven ten laste van latere jaren gebracht. De achterstand loopt hiermee in de jaren tot 2004 dus minder op dan in het in de externe audit geconstateerde tekort van € 68 tot € 82 mln. per jaar. Daarnaast ontstaat er in de periode na 2005 door extrapolatieafspraken ruimte om de opgelopen onderhoudsachterstand verder in te lopen.

233

Op welke wijze zal het voortdurend oplopende tekort op het onderhoudsbudget voor vaarwegen worden ingelopen? (blz. 207)

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 232.

234

Uit de begroting blijkt dat de bijdrage van Verkeer en Waterstaat in «Partner voor water» in de loop der jaren is verminderd. Wordt dit gecompenseerd door een extra bijdrage uit Ontwikkelingssamenwerkingsgelden? Zo nee, hoe moeten dan de uitspraken van de staatssecretaris van Ontwikkelingssamenwerking worden gezien worden, zoals gedaan in Trouw van 20 augustus 2002. Wat zijn de gevolgen van de eventuele beperking van de rijksbijdrage, dit mede in het licht van de waterconferentie in Tokyo in 2003? (blz. 213)

Partners voor Water is een interdepartementaal programma voor internationale waterinzet dat voor een eerste periode van 5 jaar (2000–2004) zijn middelen verkrijgt uit HGIS. Voor de jaren 2002, 2003 en 2004 is bij de start van het programma een jaarlijks bedrag van 6,809 Miljoen Euro (= 15 Miljoen Gulden) beschikbaar gesteld. Het opstarten van het totaal nieuwe programma bleek echter meer inspanning te vergen dan tevoren voorzien. Hier bent u bij de Voortgangsrapportage Partners voor Water bij brief van 18 juni 2002 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer over geïnformeerd. Als gevolg van de vertraagde opstart is resterend budget uit 2001 vorig jaar doorgeschoven naar 2002. Het gaat hierbij om een bedrag van 1,997 Miljoen Euro. Daarnaast zijn de bedragen over 2002 en 2003 door de prijsbijstelling met een bedrag van 0,259 Miljoen Euro verhoogd. Een prijsbijstelling voor 2004 wordt in de komende begroting aangegeven. De bijdrage aan het interdepartementale programma Partners voor Water is dus niet verminderd. Er is dus geen aanleiding tot compensatie door een extra bijdrage uit de middelen van Ontwikkelingssamenwerking. In lijn met het gestelde door mevrouw Van Ardenne in het artikel uit Trouw d.d. 20 augustus 2002 onderschrijf ik eveneens het belang van een grotere betrokkenheid van de private sector in relatie tot ontwikkelingssamenwerking. Partners voor water kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

Ook de voorbereiding van het derde wereldwaterforum te Kyoto die deels vanuit dit Programma wordt bekostigd komt dus niet in gevaar. Voor het Programma Partners voor Water wordt eind dit jaar een evaluatie opgestart die begin volgend jaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. Op basis hiervan zal binnen HGIS-kader een besluit worden

235

Wat is de stand van zaken bij de omvorming van Rijkswaterstaat (RWS) tot een agentschap? Wat zijn hiervan de voor- en nadelen? Zijn of worden er ook andere juridische vormen onderzocht voor de verzelfstandiging van RWS? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen? Zo nee, waarom niet? Welke stappen zijn er de afgelopen jaren ondernomen om bij de verschillende onderdelen van RWS het percentage inhuurkrachten te beperken? Wanneer kan de Kamer een overzicht verwachten van de personele uitgaven van Rijkswaterstaat, zoals is toegezegd bij het Algemeen Overleg over de financiële verantwoording op 26 juni 2002.? (blz. 241)

Over de omvorming van Rijkswaterstaat tot agentschap kan gezegd worden dat dit wel op de agenda staat, maar dat er nog geen formeel beleidsvoornemen daartoe is geformuleerd. Wel is een drietal doelen leidend bij de verdere ontwikkeling van Rijkswaterstaat: RWS wil nog meer dan nu een publieksgerichte dienstverlener worden, die helder wordt aangestuurd en die bedrijfsmatig werkt. De agentschapstatus kan het bereiken van deze doelen in betekenende mate ondersteunen, onder meer omdat in het agentschapmodel een zakelijke en heldere productsturing kan worden gerealiseerd en omdat blijkens de – recent door het kabinet uitgebrachte – evaluatie van de al bestaande agentschappen het agentschapmodel aantoonbaar bijdraagt tot vergroting van de doelmatigheid. Er worden geen andere juridische vormen overwogen voor de ontwikkeling van Rijkswaterstaat, omdat het inzicht bestaat dat de ministeriële verantwoordelijkheid voluit intact zal moeten blijven ter borging van de publieke belangen die bij de uitvoering van de taken van Rijkswaterstaat in het geding zijn. Bij de totstandkoming van de producten wordt door Rijkswaterstaat een weloverwogen afweging gemaakt tussen eigen (vast/tijdelijk) personeel en ingehuurd personeel. Bij die afweging wordt ook een koppeling gemaakt met de tariefstelling. Inhuur wordt als instrument bewust ingezet om in geval van piekbelastingen een structureel onnodige en dus te hoge bezetting met vast personeel te voorkomen. Te veel inhuur leidt evenwel tot een hoger tarief hetgeen bedrijfseconomisch gezien een ongewenste situatie is. Het gaat dus om het vinden van het passende, dynamische evenwicht. Als antwoord op hetgeen is toegezegd bij het Algemeen Overleg kan gemeld worden dat gedurende 2001 bij RWS in totaal gemiddeld 10 246 fte in vaste dienst waren. Daarnaast waren er gemiddeld 795 fte in tijdelijke dienst.

236

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie Van den Berg/Wagenaar (27 400XII, nr. 47) inzake het bevorderen van alternatieven voor de kerktelefoon? (blz. 291)

De verantwoordelijkheid voor het beleidsterrein telecommunicatie ligt sinds het aantreden van het huidige kabinet bij de minister van Economische Zaken. De vraag is toegevoegd aan de lijst van vragen met betrekking tot de begroting van Economische Zaken en zal door de minister van Economische Zaken worden beantwoord.

237

Betreft artikel 22 op pagina 310 dat deel van Rijkswaterstaat dat niet aan specifieke begrotingsartikelen kan worden toegeschreven? Wat valt hier concreet onder (diensten, etc)? (blz. 310)

Ja, op het op pagina 310 genoemde artikel 22 worden inderdaad die uitgaven door RWS verantwoord die niet aan specifieke begrotings-

artikelen kunnen worden toegewezen. Op pagina 248 t/m 252 in de begroting van V&W wordt dit artikel 22 uiteengezet en wordt een omschrijving gegeven van de zaken die hieronder vallen.

238

In hoeverre wordt de motie-Van den Berg (28 000XII) uitgevoerd, in dier voege dat de regering op zo kort mogelijke termijn het initiatief neemt om te komen tot overleg met IPO en VNG ten einde de betreffende veren-problematiek op te lossen? (blz. 312)

Tijdens regulier overleg met de decentrale overheden van 4 april 2002 heb ik IPO en VNG aangesproken op hun verantwoordelijkheid aangaande de investerings- en vervangingsuitgaven pontveren. In het kader van de Wet herziening Wegenbeheer zijn deze verplichtingen namelijk naar de decentrale overheden overgegaan.

239

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opstellen van een stappenplan waarin wordt aangegeven op welke wijze en binnen welke termijn aan de wettelijke bescherming van het zeegebied van de EEZ gestalte wordt gegeven? (zie motie-Van den Berg, 26 961, nr. 12) (blz. 312)

De planning is dat het in de motie Van den Berg gevraagde stappenplan begin volgend jaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. In deze notitie zal worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn nader gestalte zal worden gegeven aan de wettelijke bescherming van de exclusieve economische zone (EEZ), dit in aanvulling op de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) tot de EEZ die op 6 december 2000 in werking is getreden.

240

Wat betekent de mededeling van het OM, dat er geen extra capaciteit ingezet zal worden voor het handhaven en vervolgen van fietsdiefstal als gevolg van de invoering van de fietschip, voor de uitvoering van de motie Van Bommel c.s. (28 000 XII nr. 39)? (blz. 313)

De mededeling van het OM heeft geen invloed op het proefproject aanpak fietsdiefstal Amsterdam dat in de motie Van Bommel c.s. is bepleit. Het proefproject gaat gewoon door. Er zijn in het kader van het project afspraken met de politie en het OM gemaakt.

241

Op welke manier zal de motie-Depla c.s. over de Zandmaas (28 000 XII nr. 18) worden uitgevoerd? (blz. 313)

Voor een integrale uitvoering van het deelproject Zandmaas is het beschikbare budget ontoereikend. In eerdere overleggen met de Kamer in het kader van Deltaplan Grote Rivieren is daarom gemeld, dat er een onderscheid is aangebracht tussen Zandmaas pakket I (de maatregelen die binnen het beschikbare budget kunnen worden uitgevoerd) en Zandmaas pakket II (resterende maatregelen waarvoor geen financiële dekking is). Bij Zandmaas pakket I ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van hoogwaterbescherming. In dit pakket wordt tevens 570 ha natuur gecreëerd. Bij Zandmaas pakket II ligt het zwaartepunt nadrukkelijk op natuurontwikkeling; dit pakket heeft slechts voor een klein deel betrekking op hoogwaterbescherming. Voor de financiering van Zandmaas pakket II heeft LNV een ICES-claim van € 227 miljoen ingediend. In het Strategisch Akkoord zijn echter geen middelen toegekend aan Zandmaas pakket II. Samen met andere departementen en convenantpartners zal moeten

worden gezien wat de gevolgen zijn. Het bereiken van het toegezegde hoogwaterbeschermingsniveau staat daarbij buiten discussie.

242

Op hoeveel plaatsen bestaan knelpunten in de vaarwegen in verband met een te geringe doorvaarhoogte onder bruggen, met name voor drie- en vierlaagscontainervaart? Wat betekent het precies dat de strekking van de betreffende motie Stellingwerf/Van den Berg (27 455, nr. 33) in de eventueel aan de Tweede Kamer aan te bieden nieuwe versie van het NVVP zal worden verwerkt? Is nog niet zeker of er een nieuwe versie van het NVVP komt? Zo nee, waarom niet? (blz. 314)

Voor het vaarwegennetwerk geldt dat steeds per project en corridor wordt gezien welke verbeteringen aan en/of opwaardering van de betrokken vaarweg wenselijk en/of gerechtvaardigd zijn. Dit geschiedt aan de hand van een zogenaamde Kosten Baten Analyse (KBA). In de aangehaalde motie wordt voorgesteld de streefbeeld voor het vaarwegenstelsel te verhogen. Dit zou betekenen dat de doorgaande nationale hoofdvaarwegen geschikt moeten zijn voor klasse V-schepen en 4-laags containervaart en de overige hoofdvaarwegen geschikt moeten zijn voor klasse IV-schepen en 3-laags containervaart. In het kader van de voorbereidingen voor de nieuwe versie van het NVVP wordt gezien wat een dergelijke ophoging van de streefbeeld betekent en in hoeverre inpassing daarvan in de toekomstige MIT-programmering kan plaatsvinden. Een en ander laat onverlet dat steeds per vaarweg aan de hand van een KBA in de planstudiefase een afweging van de nut en noodzaak van dergelijke verbeteringen zal plaatsvinden. Het eventuele ophogen van de streefbeeld betekent dus nooit dat een bepaalde vaarweg automatisch wordt opgehoogd, maar alleen als dat via de KBA uit de ontwikkelingen op kortere termijn blijkt.

243

Wat is de stand van zaken rond de invoering van brommerkentekens? (Blz. 326).

Ik werk op dit moment aan een voorstel voor een integrale aanpak om de verkeersveiligheid bij kwetsbare jonge deelnemers, waaronder brom – en snorfietsers, te verbeteren. Onderdeel van die aanpak is het kentekenen van brom- en snorfietsen. Over deze integrale aanpak zal ik overleg voeren met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Ik verwacht nog dit jaar de integrale aanpak te kunnen presenteren.

244

Wanneer wordt de Tweede Kamer de belofte onderbouwing van de oorzaak van het aantal files in Nederland toegezonden, dat is toegezegd tijdens het Algemeen Overleg over de Financiële verantwoording 2001? (blz. 326)

Deze onderbouwing wordt u nog dit jaar toegezonden.