

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

7 november 2002

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DBS/2002/90

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Schriftelijke antwoorden op vragen gesteld tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat op 6 november 2002.

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toekomen het schriftelijk gedeelte van de antwoorden op vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat op 6 november 2002.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

Alblas LPF

Het is absoluut noodzakelijk dat maatregelen op en aan de wegen ter plekke bijvoorbeeld door billboards aan de weggebruikers wordt uitgelegd.

Als onderdeel van het fileplan worden bij onderhoudswerkzaamheden tekstwagens geplaatst om aan te geven wat er ter plaatse gebeurt. In oktober is daarmee ervaring opgedaan waaruit blijkt dat 85% van de weggebruikers de teksten opmerkt en 62% zeer tevreden is over deze wijze van informatieverschaffing. Hoewel het hier geen wetenschappelijke evaluatie betref is dit voor mij voldoende aanleiding om dit op grotere schaal te gaan toepassen. Waarmee een van de belangrijkste ergernissen van weggebruikers wordt weggenomen. Bij grootschalige onderhoudswerken en bij aanlegprojecten wordt al veelvuldig gebruik gemaakt van billboards en ondersteunende advertenties in de regionale en eventueel de landelijke dagbladen.

Alblas LPF

Om goede bereikbaarheid te waarborgen is het van groot belang dat de groei van de mobiliteitsbehoefte wordt beïnvloed. Vervoersmanagement in al zijn verschijningen moet hier een belangrijke rol gaan spelen. Het afwijzen van de financiering van een halve fte ten behoeve van het aantrekken van een adviseur vervoersmanagement bij het MKB, de korting op het SWOV, en het platform Telewerken is hiermee volstrekt niet te verenigen. Graag visie minister hierop.

Vervoermanagement is - als onderdeel van mobiliteitsmanagement - inderdaad van groot belang om aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet te komen met minder nadelen (zoals gebruik van schaarse ruimte en milieubelasting). Het past echter niet bij de rol van Verkeer en Waterstaat om hiertoe een adviseur vervoermanagement bij MKB Nederland te financieren; dit is de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. VenW steunt het TelewerkForum met een jaarlijkse subsidie, waarop tot en met 2005 geen korting wordt toegepast. Het TelewerkForum houdt zich onder meer bezig met het ontwikkelen en verspreiden van kennis op het gebied van telewerken, met als doel een betere spreiding van verkeer over de dag. De visie op de korting op het SWOV komt aan de orde in het antwoord op vraag 66.

Alblas LPF

50% van het woon-werkverkeer binnen 6 km, speelt zich per auto af. Wij vragen de minister te bezien of dit percentage, mede ter ontlasting van het secundaire en gemeentelijk wegennet, niet sterk omlaag gebracht kan worden.

Het is inderdaad een feit dat een groot aandeel van de autoverplaatsingen een korte rit betreft. Dit geldt overigens niet alleen voor het woon-werkverkeer maar ook voor de andere ritmotieven. Dit baart ons eveneens zorgen. Daarom is binnen het beleidsveld Mobiliteitsmanagement het onderwerp Korte Ritten in de begroting als hoofdaandachtveld benoemd. Omdat de fiets in de praktijk het belangrijkste alternatief is op deze korte afstanden is het beleid gericht op het verhogen van het fietsaandeel in de ritten tot 7,5 kilometer. Hoewel de verantwoordelijkheid voor de aanpak met name bij de decentrale overheden ligt, zal het rijk een sterke faciliterende rol vervullen. De fietsaandelen lopen lokaal sterk uiteen, ook bij vergelijkbare gebieden. Dit geeft een indicatie dat nog een sterke groei van het fietsgebruik voor korte verplaatsingen mogelijk is. Enkele cijfers: ruim 70 % van alle ritten is korter dan 7.5 kilometer. Ruim 50 % van alle autoritten is korter dan 7.5 kilometer.

Alblas LPF

Uit oogpunt van bevordering gebruik tweewielers, zou voor de relatieve onveiligheid van deze tweewielers gemotoriseerd of niet, overwogen moeten worden om deze alleen onder hetzelfde beschermende juridische regiem onder te brengen?

Dit zou niet overwogen moeten worden, omdat niet gemotoriseerde tweewielers niet verplicht verzekerd behoeven te zijn voor aansprakelijkheid; voor gemotoriseerde tweewielers geldt deze verplichting wel.

Alblas LPF

Bij het verbeteren van de doorstroming op de wegen moet vooral worden gekeken naar de verkeersafwikkeling rond de grote steden: bijvoorbeeld via ``groene golven``, privaat gefinancierde dubbeldeks autosnelwegen op de randwegen van de grote steden en het bevorderen van doorstroming op het onderliggend wegennet. Door verkeersremmende maatregelen neemt de capaciteit daar af dan toe. Graag visie minister.

Mijn visie is dat zeker in stedelijke gebieden een belangrijke sleutel voor het oplossen van knelpunten ligt op het onderliggend wegennet. Het gaat daarbij om tenminste twee belangrijke zaken. Op het grensvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet is het belangrijk dat het verkeer vlot de hoofdweg op en af kan. Dit gebeurt door goede afstemming en samenwerking tussen de wegbeheerders. Op het onderliggend wegennet zelf is het belangrijk dat er goede hoofdverbindingen zijn op regionale schaal. Vooral daar kan een ``groene golf`` zeker bijdragen aan de doorstroming. Hierdoor is niet alleen de afvoer van het hoofdwegennet beter, maar hoeft veel verkeer ook niet op het hoofdwegennet te komen als hun bestemming in de regio ligt. Wat betreft privaat gefinancierde dubbeldeks autosnelwegen geldt voor mij dat ik alle voorstellen voor verbetering van de doorstroming uiteraard zeer op prijs stel, maar geldt ook dat een deugdelijke financiële en technische onderbouwing absoluut noodzakelijk is. Volgens het huidige inzicht is bij de gangbare technieken sprake van kosten die een aantal malen hoger zijn dan aanleg op het maaiveld. Daarnaast is eveneens inzicht in de verkeerskundige en de milieueffecten nodig. De Stichting Hogesnelweg is uitgenodigd om nader uitgewerkte voorstellen te overleggen, die dan als een mogelijk alternatief meegenomen kunnen worden in een tracéprocedure voor de A27 tussen Utrecht en Breda.

Alblas LPF

De kostenplaatjes van grote infrastructurele werken die worden voorgespiegeld tijdens de besluitvorming, blijken nooit in de buurt te liggen van de werkelijke kosten. De LPF wil graag besluiten nemen op basis van kosten die dicht bij de werkelijkheid liggen. Wij vragen de minister dan ook om de volgende zaken: 1. Inzicht in de kosten van de grote infra-projecten van de afgelopen 20 jaar. Wij willen graag zien op basis van welke kosten besluitvorming is genomen en welke kosten er uiteindelijk zijn gemaakt. 2. Verder vragen wij de mogelijkheden te onderzoeken om tot een reële voorstelling van de kosten van grote infra-werken op basis van deze ervaring zolang er geen goede systematiek is gevonden, zal de LPF voorstellen de voorgestelde bedragen automatisch te gaan verdubbelen, door 100% risico toe te voegen.

Ik ben van mening dat kostenramingen nooit op het niveau moeten worden gelegd dat alle risico's zijn uitgesloten. Het voorstel van de LPF om in de besluitvorming over grote infrastructurele projecten de voorgestelde bedragen automatisch te gaan verdubbelen neem ik dan ook niet over. De raming is een reële inschatting van de kosten van een project op dat moment. Dit laat onverlet dat er door allerlei extra wensen een project duurder kan worden. Door nu reeds een reële raming voor Grote Projecten te verdubbelen wordt de rem op de ontwikkeling van de kosten losgelaten. Het scheidt op voorhand ruimte voor de opname van allerlei extra wensen en plannen die dan immers binnen het verdubbelde projectbudget passen. En dat kan toch niet de bedoeling van de Kamer zijn. Ik vind dan ook niet verantwoord om bij besluitvorming over Grote Projecten nu reeds een beslag te leggen op financiële middelen die hard nodig zijn voor de oplossing van problematiek elders. Het voorstel om inzicht te krijgen in de ramingen van projecten over de afgelopen dertig jaar kan voor wat betreft de recente grote projecten verwezen worden naar de voortgangsrapportages. De opmerkingen dat achteraf de kosten van grote projecten bij de besluitvorming zo ver verwijderd liggen van de werkelijke kosten dat uitgegaan zou moeten worden van een verhoging van 100% wil ik nuanceren. Zo geldt voor de Betuweroute dat de kosten ten opzichte van het Tracébesluit 1995 gestegen zijn van €3.744 mln. naar €4.715 mln. Voor de HSL geldt ten opzichte van PKB d13 een stijging van €3.413 mln. naar €4.760 mln. Van deze kostenstijging is een kleine 20% het gevolg van opgetreden inflatie. In de onlangs door mij verstuurde voortgangsrapportages voor HSL en Betuweroute, WST, Deltaplan Grote Rivieren, Maaswerken, vindt u een volledig overzicht van de scopemutaties en de bijbehorende kosten en kostenstijging als gevolg van inflatie, ten opzichte van de oorspronkelijke raming zoals ze zijn gemeld aan de Kamer.

Van Dijke ChristenUnie

Kan de minister een overzicht geven van knelpunten in de vaarwegen in verband met een te geringe doorvaarthoogte onder bruggen, met name voor drie- en vierlaags containervaart (vraag 242 schriftelijke ronde).

Ik zal de Tweede Kamer schriftelijk informeren over de knelpunten in het vaarwegennet voor 3- en 4-laagscontainervaart.

Van Dijke ChristenUnie

Deelt de minister de opvatting dat alle uit de dienstregeling geschrapte treinen dienen te worden geregistreerd als vertraagde treinen? Als dat niet gebeurt, is immers altijd een voldoende punctualiteit te behalen.

Sterker nog. Een uitgevallen is erger dan een vertraagde trein en wordt apart geregistreerd.

Van Dijke ChristenUnie

Kan de minister een reactie geven op het voorstel voor een rijverbod voor vrachtwagens op zondag?

Met het in werking treden van het arbeidstijdenbesluit (14 februari 1998) zijn de wettelijke bepalingen voor de rusttijden van chauffeurs geregeld. Hiermee is in voldoende mate de rust van deze beroepsgroep gewaarborgd. Voor wegvervoerondernemingen wordt het inzetten van chauffeurs op zondag op natuurlijke wijze beperkt doordat dan de loonkosten verdubbelen en toelevering aan bedrijven beperkt mogelijk is, omdat de meeste bedrijven gesloten zijn. Ik zie geen reden om in Nederland een rijverbod voor vrachtwagens op zondag in te stellen. Dit zou de benutting van de weginfrastructuur ook niet ten goede komen.

Van Dijke ChristenUnie

Als de handhaving van fietsaftrek kennelijk een probleem is, hoe serieus is dan nagedacht over een alternatief ter stimulering van de fiets?

Fiscale maatregelen zoals de genoemde fietsaftrek vormen slechts een bescheiden onderdeel in de stimulering van het fietsgebruik door het rijk en de andere overheden. De zeer succesvolle fiscale regeling die werkgevers stimuleert om werknemers een fiets aan te bieden blijft overigens gehandhaafd. De stimulering van de fiets is wel degelijk een serieus aandachtspunt in de begroting. Het is echter ingebed in het bredere kader van het mobiliteitsmanagementbeleid. Binnen het mobiliteitsmanagementbeleid vormt de aandacht voor de korte verplaatsingen een speerpunt. Zie hiertoe eveneens het antwoord op vraag 75. Een belangrijk aangrijpingspunt voor het stimuleren van fietsgebruik is het wegnemen van belemmeringen die mensen daarbij ervaren. Die belemmeringen zijn naar mijn overtuiging niet in de eerste plaats financieel van aard.

Van Dijke ChristenUnie

Wat is de reactie van de minister op de positieve uitslatingen van Bovag-RAI over de kilometerheffing voor zware vrachtwagens onder gelijktijdige afschaffing van het Eurovignet?

Invoering van een kilometerheffing is geen doel op zich. Ervan uitgaande dat lastenverzwaring niet gewenst is, kan invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens alleen gefinancierd worden uit de huidige bijdragen aan het Eurovignet. De kosten van de kilometerheffingstechniek zijn echter een veelvoud van de kosten van het huidige Eurovignet. Invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Nederland zou op dit moment dus een zeer inefficiënte maatregel zijn. Nederland participeert wel in internationale initiatieven. De Europese Commissie bereidt een kaderrichtlijn voor op het gebied van prijsbeleid voor het goederenvervoer alsmede een herziening van de Eurovignetrichtlijn. Daarnaast bereidt de Europese Commissie een richtlijn voor waarin de interoperabiliteit van de verschillende soorten nationale tolapparatuur geregeld gaat worden. Nederland neemt actief deel in al deze processen waaronder ook een overleg tussen een aantal Europese landen (Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Zweden, Oostenrijk, Denemarken) om de onderlinge uitwisselbaarheid van tolapparatuur te stimuleren.

Dijkma PvdA

Is het zeker dat de Spoortunnel Delft er komt? N.a.v. verlate start 2007 (i.p.v. 2006) en looptijd MIT tot 2010 PvdA wil zekerheid dat toegezegde bedragen 2010 beschikbaar zullen zijn?

Momenteel wordt in samenwerking met de gemeente Delft een planstudie naar de spoorzone Delft uitgevoerd. In de studie zijn diverse tunnelvarianten alsmede diverse varianten voor de stedelijke ontwikkeling betrokken. Bovendien is een benuttingstudie uitgevoerd. Hiermee wordt toegewerkt naar een projectbesluit voor de spoortunnel Delft. Derhalve is nog geen sprake van een aangegane verplichting tot realisatie. De gereserveerde middelen voor de spoortunnel Delft bedragen, evenals in voorgaande begrotingen, in totaal tot en met 2010 € 310 mln. (prijspeil 2002).

Dijkema PvdA

Hart voor Dieren. Hoe zit het met de toekomst van dit project (per amendement vastgelegd door PvdA/VVD)?

Mijn collega's van LNV, VROM en ik beraden ons nog over een Rijksbijdrage voor het plan "Hart voor Dieren". Ik verwacht dat de minister van VROM daarover binnenkort een brief aan de Kamer zal sturen.

Dijkema PvdA

Kan de Minister eens informeren waarom niets gedaan wordt met de uitvinding van een Groningse werknemer tegen het probleem van de bladeren op het spoor? En hoe is de situatie in het buitenland (heb ik reeds eerder gevraagd)?

Antwoord op de eerste vraag: uw beknopte omschrijving geeft onvoldoende informatie. Vooral nog kan de directie van de Nederlandse Spoorwegen dit bij navraag niet plaatsen. Graag ontvang ik van u informatie zodat wij hiernaar kunnen kijken. Railinfrabeheer en de Nederlandse Spoorwegen kijken hier goed naar en leren ervan. Door Railinfrabeheer wordt op dit moment Sandite (een gel met zand om de rails stroever te maken) gebruikt, een middel dat afkomstig is uit Groot-Brittannië. Het belangrijkste knelpunt is dat er momenteel onvoldoende reservematerieel beschikbaar is. Onder normale – ook herfstachtige - weersomstandigheden leek de capaciteit net voldoende. Door de extra grote uitval van treinen als gevolg van extreme weersomstandigheden komt overduidelijk naar voren dat er onvoldoende marges voor dit soort extreme omstandigheden in het materieelpark van de Nederlandse Spoorwegen zitten. In België kampt men eveneens met het probleem van gladde sporen. De gevolgen voor de spoorwegen echter blijven beperkt doordat zij de beschikking hebben over meer reservematerieel. Het spoorwegennet van België is bovendien minder druk bereden, waardoor vertragingen beter kunnen worden opgevangen. Ook in Groot-Brittannië zijn veel problemen als gevolg van bladeren op het spoor. Een aantal maatschappijen heeft hierdoor enkele dagen een andere dienstregeling moeten hanteren. In Duitsland is de situatie vergelijkbaar met die in Nederland. Er is sprake van een dalende punctualiteit doordat veel treinstellen met beschadigde wielen in de werkplaats staan. Bovendien rijden er in Nederland, in tegenstelling tot in de ons omringende landen, naar verhouding veel treinen met geïntegreerde locomotief. Deze zijn lichter dan door een aparte locomotief getrokken treinstellen. Deze laatste vegen als het ware de rails schoon waardoor de rijstellen erachter minder last hebben van gladde rails. De lichtere treinen met geïntegreerde locomotief ondervinden meer last van gladde sporen.

Dijkma PvdA

Was is de reactie van de minister op de kritiek van de heer Van Vollenhoven op de beleidsbeïnvloeding van de onafhankelijke Raad voor de Transportveiligheid.

De huidige Raad voor de Transportveiligheid zal opgaan in een nieuw in te stellen Onderzoeksraad voor veiligheid. Met betrekking tot de positionering, ophanging etc. van deze nieuwe Raad is onlangs onder primaire verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, het wetsvoorstel inzake de Onderzoeksraad voor veiligheid ingediend. Ik neem aan dat uw Kamer over het wetsvoorstel een verslag zal uitbrengen. Hierop zal van Kabinetswege met een nota worden gereageerd. Ik geef er de voorkeur aan dat de discussie tussen de staatssecretaris en uw Kamer over het wetsvoorstel in het kader van de parlementaire behandeling daarvan wordt gevoerd.

Dijkema PvdA

Wordt de spoorwegpolitie met 200 man uitgebreid?

Nee, in het kader van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, dat op 17/10 jl. naar de TK is gestuurd, wordt wel voorzien in een uitbreiding van minimaal 51 fte boven op de huidige operationele formatie van 400 fte (van de 400 zijn momenteel ca. 60 fte in opleiding die de komende tijd gaan instromen). Dit gebeurt in de vorm van drie extra teams (van ten minste 17 man) tegen Veel Voorkomende Criminaliteit, naast het bestaande team op de Schiphollijnen. Deze uitbreiding wordt gedekt uit de begroting van het Korps Landelijke Politie Diensten (een onderdeel van begroting BZK). Belangrijke overwegingen daarbij waren de andere prioriteiten m.b.t. veiligheid alsmede de taakverdeling van taken tussen de spoorwegpolitie en de regiopolitie (waarbij de laatste meer dan nu op de stations worden ingezet en de eerste meer dan nu op de treinen).

Dijkma PvdA

Post afdekking risico's spoorprogramma: 1) is het opnemen van deze begrotingspost niet een uitnodiging aan projectleiders en aannemers om budgetten te overschrijden? 2) is dit bedrag een uitwerking van eerdere posten onvoorzien of komt dit er bovenop? 3) waren deze overschrijdingen niet te voorzien? Zo nee, waarom niet? 4) waarom worden overschrijdingen die kennelijk zo reëel zijn niet in ramingen opgenomen.

1). Neen, projectleiders krijgen pas beschikking over extra budget indien risico's daadwerkelijk optreden.

2/3/4). Het bedrag betreft een noodzakelijke reservering voor risico's en geen daadwerkelijke overschrijding. Het is geen uitwerking van de posten onvoorzien. Het betreft hier risico's en dus geen scope-uitbreidingen of reeds daadwerkelijk opgetreden tegenvallers.

Dijkema PvdA

Heeft de minister geen plannen om Melkertbanen om te zetten in reguliere toezichthouders en conducteurs?

Er zijn al heel lang plannen om de Melkertbanen of Instroom-Doorstroom-banen voor additionele toezicht- en servicefuncties om te zetten in reguliere banen. Ook mijn voorganger heeft zich daar hard voor gemaakt richting de vorige minister van SZW (m.n. gericht op budgetoverdracht). Helaas zonder veel succes, ook al bood de budgettaire situatie van toen veel meer mogelijkheden dan nu. Dit neemt niet weg dat ik groot belang hecht aan de komst van meer reguliere en zo mogelijk ook beter gekwalificeerde toezichthouders voor tram en metro. O.a. daarvoor heb ik in het kader van het Aanvalsplan SVOV ruim 9 mln. structureel extra opgenomen (gedekt via art.7 H12). Dat is goed voor ruim 250 fte toezichthouders extra. De zogenaamde Doorstromers komen daar ook voor in aanmerking.

Dijkssma PvdA

PSD-Platform Stedelijke Distributie vraagt om reactie op motie om rijksbetrokkenheid te handhaven (in plaats van voorgenomen stopzetting ervan).

Marktpartijen en de overheid voeren overleg over een vervolg op het Platform Stedelijke Distributie (PSD) vanaf 1.1.2003. In de voorwaarden voor voortzetting van PSD voor 2 jaar vanaf 2001 werd door minister Netelenbos gesteld dat daarna de marktpartijen de verantwoordelijkheid voor PSD zouden moeten overnemen en dat de permanente bekostiging vanuit V&W dan zou worden beëindigd. VenW heeft vanaf 1995 gedurende 7 jaar de kosten van PSD gedragen via een jaarlijkse bijdrage van € 250.000 in de vorm van een secretariaat, huisvesting en budget. De begroting van V&W voorziet niet in het voortzetten in de subsidiëring van deze activiteiten. V&W is momenteel in gesprek met PSD hoe betrokkenheid van het ministerie in vervolgactiviteiten invulling kan krijgen. Ik zal u daar op een later tijdstip over informeren. Een motie acht ik op dit moment voorbarig.

Duyvendak GroenLinks

Klopt het dat de verplaatsing van het rangeerterrein Venlo op de tocht staat omdat er onvoldoende geld voor is (en het nu niet mogelijk is een milieuvergunning af te geven). Hoe moet het nu verder en klopt het dat de gevraagde bijdrage van Verkeer en Waterstaat 7 jaar lang 12 miljoen euro is?

De verplaatsing van het spooreplacement Venlo naar de locatie "Trade Port Noord" (TPN) staat niet "op de tocht" omdat er onvoldoende geld is, maar omdat er naar de mening van VROM en V&W zoveel nadelen aan kleven, dat er breder gezocht moet worden naar een betere oplossing. Uit het onderzoek (in opdracht van VROM, V&W, gemeente Venlo en Provincie) is gebleken dat de uitplaatsing naar TPN serieuze nadelen heeft. Deze nadelen zijn:

- (1) dat in de railinfrastructuur tussen Venlo-station en TPN (ten westen van Venlo) capacitair een knelpunt wordt gecreëerd; er komt dan namelijk enkelspoor voor het personenverkeer over een gedeelte van de spoorlijn Eindhoven - Venlo, die nu geheel dubbelsporig is;
- (2) dat er forse technische risico's zitten aan de oplossing, omdat er "hightech" voor nodig is die momenteel nog geheel niet bestaat (vlak naast elkaar een spoor met Nederlandse stroom en beveiliging en een spoor met Duitse stroom en beveiliging);
- (3) dat de spoorwegveiligheid en de betrouwbaarheid van het vervoersproces (ook voor reizigerstreinen) vermindert;
- (4) dat er extra doorgaand goederenverkeer door Venlo ontstaat (op de vervoersrelatie vanuit Sittard/DSM naar emplacement TPN en vandaar naar Duitsland), dus meer geluidshinder en risico's; dezelfde treinen rijden namelijk twee keer door de bebouwde kom van Venlo;
- (5) dat het externe veiligheidsrisico bij Venlo-station niet verdwijnt, maar (als gevolg van het doorgaande verkeer) aanzienlijk blijft.

Over de milieuvergunning kan ik nog geen uitspraken doen. Eind november 2002 zal de gemeente de ontwerpvergunning publiceren en pas dan kan met mijn ambtsgenoot van VROM worden bekeken, wat de vervolgstappen worden.

Het bedrag van 7 maal 12 miljoen Euro dat van V&W gevraagd zou zijn herken ik niet. Overigens, het probleem is vooralsnog NIET de financiering, maar het gezamenlijk vinden van een oplossing waaraan niet zoveel nadelen kleven als hierboven aangegeven.

Nota Bene: VROM en V&W hebben zich beiden expliciet gecommitteerd aan het vinden van een oplossing voor het EV-probleem EN aan het streven naar stedelijke verbetering in Venlo. Maar de uitplaatsing van het emplacement naar TPN lijkt vooralsnog geen wenselijke oplossing daarvoor.

Duyvendak GroenLinks

Kostenstijging Betuwelijn en HSL-Zuid: wie is verantwoordelijk en kan er alsnog bezuinigd worden. Is er een relatie met de Bouwfraude. Wat zijn de consequenties van het vertragen van een bouw van de Betuwelijn. Hoe zit het in de verschillende varianten met de kosten en baten?

Uiteindelijk is de staat verantwoordelijk voor de afdekking van de risico's. Ik zie geen relatie met de bouwfraude. Ten aanzien van de consequenties van het vertragen van de bouw van de Betuwelijn zult u separaat worden geïnformeerd in het kader van het rentabiliteitsonderzoek. Over de mogelijke consequenties voortvloeiend uit de risico's wil ik u in het vertrouwelijk overleg bij de bespreking van de voortgangsrapportages van HSL en Betuweroute nader informeren.

Duyvendak GroenLinks

Wil de minister voor de komende 2 jaar geen eisen stellen wat betreft het op tijd rijden van treinen en reizigersgroei in het contract met NS. GroenLinks vraagt de minister de kwaliteitseisen alsnog op te nemen?

Het is een hardnekkig misverstand dat wij nu geen kwaliteitseisen meer stellen. Door de contractverlenging wordt in de overgangperiode tot de concessie onveranderd gestuurd op het herstel van de kwaliteit en op de in het contract vastgelegde voorwaarden voor het vervoer op het hoofdrailnet. Via de reguliere rapportagelijn en halfjaarlijkse monitor op het Verbeterplan wordt de naleving van het contract en de voortgang van het herstelprogramma bewaakt. Dit biedt de transparantie en de mogelijkheid om met de NS en de Tweede Kamer - indien nodig - in overleg te treden over het treffen van additionele maatregelen. Het Overgangscontract met NS is per 1 juli 2002 ongewijzigd verlengd ten opzichte van het voorgaande. Dit omdat een contractloze periode niet wenselijk was, aangezien dan geen voorwaarden voor en sturing op het hoofdrailnetvervoer meer zouden bestaan. Ik zet in op rust en herstel van de kwaliteit van het spoor, op basis van het Verbeterplan. De oorspronkelijke prestatienormen van het contract zijn onhaalbaar gebleken door de achtergebleven basiskwaliteit in het productiesysteem. Dit is ook bij de verlenging expliciet bevestigd. Hoewel het niet nieuw was, heeft dit helaas de indruk gewekt dat helemaal geen normen meer gelden. Dit is dus niet het geval. In het Verbeterplan is daarom een realistisch herstelpad uitgestippeld om in 2005 in elk geval weer de uitgangspositie van het contract te hebben bereikt. Ik heb dit alles uitgebreid toegelicht in mijn brief van 4 november jongstleden.

Duyvendak GroenLinks

Is de minister met GroenLinks van mening dat het experiment met de maximumsnelheid op de A13 bij Overschie moet worden uitgebreid naar de A10-west, de A16 Dordrecht-Terborgseplein, de A2 bij Maarsssen, de A28 bij Zeist en de A20 door Rotterdam?

De invoering van een snelheidsbeperking kan onder voorwaarden een effectieve maatregel zijn om de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging te beperken. De effectiviteit van de maatregel is evenwel sterk afhankelijk van de locatie. De snelheidsbeperking bij Overschie is een proef die medio mei 2002 is gestart. De effecten van de snelheidsbeperking op de A13 bij Overschie zullen gedurende een jaar worden gemeten. Als uit de definitieve evaluatie blijkt dat de snelheidsbeperking op de A13 bij Overschie in belangrijke mate bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging kan worden bezien of een dergelijke maatregel ook op andere trajecten effectief kan zijn. Hierbij dient dan ook gekeken te worden naar de kosten en de benodigde handhavingsinspanning.

Duyvendak GroenLinks

Wat is de reactie van de minister op het voorstel van GroenLinks om binnen enkele jaren een zijafscherming voor bestaande vrachtauto's te verplichten en tot die tijd te komen met een toereikende subsidieregeling?

Met de introductie van de dode hoek spiegel is het belang van de zijdelingse afscherming aanzienlijk afgenomen. Gesloten zijafscherming (met openingen tot maximaal 30 cm) is overigens op nieuwe voertuigen reeds verplicht sinds 1995. De extra winst die is te behalen met het verplichtstellen van geheel gesloten zijafscherming is volgens deskundigen van zowel de SWOV als de Europese commissie zeer gering. Gezien de geringe meerwaarde van geheel gesloten zijafscherming richt ik mijn aandacht op maatregelen die op kortere termijn een hoger effect sorteren.

Gerkens SP

Is de minister bereid een financiële bijdrage aan een duurzame mobiliteitsweek te verlenen?

Ik vind duurzaamheid van groot belang. In dat kader werken we naast bronbeleid ook aan bewustwording bij de burger. In dat kader moet ook de autoloze zondag worden gezien. Als een autoloze zondag echter al beperkt leeft, dan is een duurzame mobiliteitsweek op dit moment zeker een brug te ver. Meer zie ik dan in projecten als Het Nieuwe Rijden, waarin de bestuurder wordt aangeleerd dat hij met een economische wijze van rijden brandstof bespaart, wat hem of haar geld scheelt maar wat ook het milieu ten goede komt. Het financieel ondersteunen van een duurzame mobiliteitsweek zie ik daarom niet zitten. Ten aanzien van duurzame mobiliteit op lange termijn wil ik verder wijzen op de Transitie Duurzame Mobiliteit. Deze transitie heeft betrekking op bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ik ben op dit moment doende een ronde tafel conferentie te organiseren over de transitie waar tal van externe partijen aan deel zullen nemen. Ook hier zal worden gekeken naar o.a. maatregelen aan de bron (voertuig) en op gedragsgebied.

Gerkens SP

Hoe denkt de minister over taxi? Is hij bereid de taxiwet te evalueren en over te gaan tot de inwerking van wettelijke regels omtrent stratenkennis, vaardigheden, veiligheid en dienstverlening, wat de Consumentenbond ook vraagt?

De taxi vervult een belangrijke functie in de ketenverplaatsing. Zoals ik u reeds eerder heb gemeld, wordt de taxiwet in 2004 geëvalueerd en worden de effecten van de wet jaarlijks gemonitord. De kwaliteit van het taxivervoer is voor mij van groot belang. Ik werk daarom, samen met de taxibranche, intensief aan de kwaliteitsverbetering van de taxi. Zo hebben we fors ingezet op een Klachtenregeling voor de reiziger en een geschillencommissie. Deze zijn 1 januari 2003 van kracht. Daarnaast spreek ik de taxibranche aan op het realiseren van een keurmerk voor taxivervoer. Verder ben ik op dit moment in overleg met de Stichting Kwaliteitsbevordering Kleinschalig Personenvervoer (SKKP), een samenwerkingsverband van werkgevers- (KNV taxi) en werknemersorganisaties (FNV bondgenoten en CNV), om te komen tot een opleiding voor de taxichauffeur. Die opleiding moet als voorwaarde voor een chauffeurspas gaan dienen. In deze opleiding wordt onder meer ingegaan op sociale vaardigheden en omgaan met de klant, het kunnen kaartlezen en/of het kunnen hanteren van een routeplanner.

Gerkens SP

Kan de minister uitspreken dat bij de nieuwe aanbesteding van de lijn Zutphen-Oldenzaal de conducteur niet van de trein verdwijnt, de dienstregeling niet uitgekleeft wordt, en de service niet zal verminderen?

De aanbesteding van de treindienst Zutphen-Oldenzaal vindt plaats onder de verantwoordelijkheid van de regio Twente en de provincie Gelderland. Bij decentralisatie van verantwoordelijkheden over het OV bepaalt de verantwoordelijke overheid welk product hij eist. In dit geval is het dan ook de verantwoordelijkheid van Twente en Gelderland om te bepalen of zij bij de aanbesteding van de treindienst Zutphen-Oldenzaal handhaving van de conducteur op de trein eisen. Zoals u wellicht bekend is, hebben zowel Syntus als Noordned, die dit soort regionale treindiensten reeds enkele jaren exploiteren, afgezien van een vaste conducteur op de trein zonder dat dit in de praktijk tot problemen heeft geleid. Ook de invulling van de dienstregeling en de verlangde service door het personeel van de vervoerder zijn aangelegenheden die bij decentralisatie onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden vallen. Ik heb overigens geenszins de indruk dat in dit geval de dienstregeling wordt uitgekleeft, omdat Twente en Gelderland op het spoor juist een frequentieverhoging van de treindienst wensen en de inzet van nieuw, lichter materieel nastreven. Ik zal ter voorkoming van mogelijke onduidelijkheden ten aanzien van de positie van het personeel van de zittende vervoerder bij volgende aanbestedingsprojecten van regionaal spoorvervoer de bepalingen uit de artikelen 37 t/m 40 van de Wet personenvervoer 2000 ook expliciet van toepassing verklaren op het spoorvervoer, totdat de 'Concessiewet personenvervoer per trein' van kracht wordt. Deze bepalingen regelen onder andere de rechten van de werknemers bij overgang van een concessie c.q. het recht op exploitatie van OV naar een nieuwe vervoerder. Uit een persbericht van NS heb ik bovendien begrepen dat NS zelf met haar OR op 31 oktober j.l. heeft afgesproken dat de werknemers van NS op de dienst Zutphen-Oldenzaal ook na de aanbesteding in dienst kunnen blijven bij NS.

Gerkens SP

Hoe denkt de minister over het vervangen van de vangrails voor rail die veilig is voor motorrijders en andere maatregelen (onder andere van SWOV om verkeersslachtoffers te verminderen)?

Samen met de betrokken organisaties heeft VenW gekeken naar suggesties om autosnelwegen nog veiliger in te richten voor motorrijders. Daaruit zijn verschillende ideeën naar voren gekomen met betrekking tot de plaatsing van obstakels, lichtmasten en geleiderails. Die ideeën worden nu uitgewerkt en kunnen leiden tot het aanpassen van het wegontwerp. Daar kan ik nu echter nog niet op vooruitlopen. Naar verwachting worden voor de zomer conclusies getrokken en naar buiten gebracht.

Gerkens SP

Hoe staat het met de proef in Amsterdam met de anti-fietsdiefstalchip? Is de minister bereid hier nu eens haast mee te gaan maken?

Op 5 oktober werd op het Beursplein het startsein gegeven voor het "Werkprogramma fietsdiefstalpreventie 2002-2006" van Amsterdam. In dat programma neemt ook een proef met de fietstag en de registratie van fietsen een belangrijke plaats in, waardoor uitvoering wordt gegeven aan de motie Van Bommel (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28 000 XII, nr.39), die op 18 december 2001 is aangenomen. Inmiddels is het plan van aanpak voor deze proef gereed, zodat begin volgend jaar ook dit deel in uitvoering wordt genomen. Daarbij zal ook gebruik kunnen worden gemaakt – en ervaring worden opgedaan – van het dan naar verwachting operationele landelijke registratiesysteem voor gestolen fietsen, zodat afstemming tussen de landelijke aanpak enerzijds en het plaatselijke initiatief anderzijds, verzekerd is.

Gerkens SP

Waarom vermindert de minister de subsidies aan veiligheidsorganisaties? (zie ook SWOV)

De korting op subsidies aan veiligheidsorganisaties is een direct gevolg van de in het Strategisch Akkoord gemaakte afspraak over een subsidietaakstelling per departement. Bij de SWOV speelt daarnaast een korting, welke het gevolg is van de uitvoering van de motie Dijsselbloem c.s. van 8 november 2001 (28000 XII, nr 38) om een extra inspanning te kunnen leveren ter verbetering van de sociale veiligheid in het OV.

Gerkens SP

Is de minister bereid tot het stopzetten van alle aanbestedingen totdat de Wet Personenvervoer 2000 is geëvalueerd?

Neen, ik ben hiertoe niet bereid. Hiermee zou een belangrijk uitgangspunt van de Wp2000 en het ingezette beleid namelijk openbare aanbestedingen, teneinde tot een zo goed mogelijke prijs/kwaliteitsverhouding te komen, worden verlaten; een uitgangspunt waarmee de Tweede Kamer destijds ook heeft ingestemd. Gezien de positieve ervaringen tot dusverre zie ik ook geen enkele aanleiding om met de aanbestedingen te stoppen. Sterker nog, de eerste aanbestedingen leveren 'winst' in de zin van meer aanbod voor hetzelfde geld. Op basis van de evaluatie, waaraan momenteel wordt gewerkt en die eind 2004 aan de Tweede Kamer zal worden gezonden, zal worden besloten of de openbare aanbesteding voor 100% verplicht wordt gesteld.

Gerkens SP

Wat vindt de minister ervan dat voor een deel van het personeel van Connexxion dat overgaat naar BBA en GVV de werkplek totaal verandert evenals de reistijd tussen werk en huis, collega's en functie-inhoud.

Zoals reeds bij de schriftelijke beantwoording (DGP/DMV/BMO/u.02.02958) van eerdere vragen, met nummer 2020301760 ingezonden 15 oktober 2002, is aangegeven is enige verandering voor het personeel inherent aan het gekozen beleid van aanbesteding van concessies. Bij de introductie van marktwerking is echter, mede na discussie in de Tweede Kamer en op basis van de speciaal hiervoor ingestelde Commissie Laan, duidelijk rekening gehouden met de sociale aanvaardbaarheid ervan; de aanbesteding zou niet mogen leiden tot baanverlies en verlies van arbeidsvoorwaarden bij individuele werknemers. In de wet is daarom een aparte paragraaf opgenomen, die de positie van het personeel regelt bij overgang van een concessie van de ene naar de andere vervoerder. Het personeel heeft daarmee een garantie op een baan en krijgt wel een nieuwe werkgever en nieuwe collega's, maar houdt ingevolge de wet, dezelfde CAO. Ik ben dan ook van mening dat in de wet personenvervoer 2000 de gevolgen voor het personeel zorgvuldig zijn geregeld.

Giskes D66

Is de minister bereid zorg te dragen voor duidelijke visuele en auditieve informatie in het openbaar vervoer?

Ik onderschrijf volledig de wens dat het openbaar vervoer optimaal toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een functiebeperking en vindt daarom dat mensen met visuele of auditieve beperkingen moeten kunnen rekenen op informatie die voor hen toegankelijk en bruikbaar is. Vorige week heb ik samen met vertegenwoordigers van organisaties van consumenten, vervoerders en mede overheden een Intentieverklaring ondertekend waarin partijen bevestigen zich te zullen inspannen om een toegankelijk openbaar vervoer te realiseren.

Giskes D66

Is de minister met D66 van mening dat de PKB-procedure voor het nieuwe NVVP pas gestart moet worden als een nieuw kabinet is aangetreden? Wat denkt de minister in zijn demissionaire status nog te kunnen betekenen op dit front?

Ik wil in deze periode nog zo veel mogelijk doen ter voorbereiding van het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Dat betekent bij voorbeeld dat ik met de andere overheden in overleg wil blijven over de mogelijk aanpak van het verkeer- en vervoerbeleid op de langere termijn. Besluitvormend zal dat niet zijn. Het uitbrengen van een nieuw deel 1 NVVP vind ik een zaak van het nieuwe kabinet.

Giskes D66

D66 vraagt de minister aan te geven hoe het staat met het toerusten van oversteekplaatsen met tikkers en welke inzet hij hierop wil plegen?

Rateltikkers treft men aan bij voetgangeroversteekplaatsen. Deze bevinden zich bijna uitsluitend binnen de bebouwde kom en behoren daarom tot de verantwoordelijkheid van de lokale en regionale wegbeheerders. Onlangs is op verzoek van mijn departement een publicatie verschenen over de optimale wijze waarop straten en wegen zouden moeten worden ingericht, willen zij toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met een functiebeperking. Ik heb geen reden om aan te nemen dat de bevoegde autoriteiten de daarin neergelegde adviezen niet ter harte zullen nemen.

Giskes D66

Klopt het dat zo kort na de invoering van de nieuwe kentekens alweer nieuwe kentekens voor bijvoorbeeld caravans nodig zijn en zo ja hoe heeft het kunnen ontstaan?

Vanaf 1 september 2003 moeten alle aanhangwagens met een totaal gewicht (incl. laadvermogen) van meer dan 750 kg. een eigen kenteken hebben. Tot die tijd moegen zij het kenteken voeren van het trekkende voertuig. De noodzaak van het eigen kenteken vloeit voort uit internationale verdragen. Het eigen kenteken gaat diefstal tegen, maakt in het wegvervoer het steeds weer ophangen van een ander kenteken niet langer nodig en maakt het voor de politie eenvoudiger te controleren op technische specificaties. De invoering van het nieuwe kenteken voor de auto en de aanhangwagen kon niet gelijkgeschakeld worden. Vanwege de voordelen van het nieuwe zogenaamde GAIK-kenteken voor de auto op het gebied van fraudebestrijding, was het niet verantwoord de invoering daarvan uit te stellen totdat het eigen kenteken van de aanhangwagen geregeld zou zijn.

Giskes D66

Ziet de minister met D66 een taak voor de overheid in het stellen van duidelijke kwaliteitseisen en effectieve kwaliteitsborging met betrekking tot vormgevingskwaliteit van infrastructurele werken?

De vraag van D66, of ik een taak voor de overheid zie in het stellen van duidelijke kwaliteitseisen en effectieve kwaliteitsborging, kan ik bevestigend beantwoorden. De vormgevingskwaliteit wordt, naast tal van andere aspecten, betrokken in de besluitvorming over infrastructurele werken.

Van Haersma Buma CDA

Wat vindt de minister van het centraal vaststellen van venstertijden ten behoeve van laden en lossen in steden?

De problematiek over de venstertijden is eerder uitgebreid aan de orde geweest in de kabinetsbeslissing over de MDW operatie binnenstadsdistributie. In haar brief van 2 oktober 2000 (kenmerk DGG/SW/00/006380) aan de Kamer schrijft het kabinet o.a.: "De Nederlandse binnenstadsdistributie heeft te maken met zeer uiteenlopende regulering. Regulering die op zichzelf vaak redelijk en wenselijk is, maar soms afstemming ontbeert met regulering van andere gemeenten. Daarnaast ontbeert deze regulering enige uniformiteit. Hierdoor ontstaan uiteenlopende lokale verordeningen, die knelpunten veroorzaken voor betrokken ondernemers. Het kabinet is geen voorstander van de introductie van centrale wet- en regelgeving op onderhavig terrein. Zoals de MDW-werkgroep terecht constateert vraagt regulering van binnenstadsdistributie om maatwerk. Oplossing van de geconstateerde knelpunten zal veeleer moeten voortvloeien uit intensievere regionale en lokale samenwerking". Dit standpunt dat kiest voor maatwerk en tegen centrale regulering wordt door mij onderschreven.

Van Haersma Buma CDA

Is het mogelijk om de verdubbeling van boetes voor asbelasting achterwege te laten of tenminste ruim uit te stellen?

De maximum toelaatbare asbelasting is al meer dan 15 jaar opgenomen in de regelgeving. De handhaving op de regels voor overbelading is recent via de weeglussen in de weg geïntensiveerd. Inderdaad heb ik begrepen dat onlangs het Openbaar Ministerie in het geval van overbelading de boetes fors heeft verhoogd en bovendien is er sprake van extra verhoging van de boetes bij recidive. Voor wat betreft het beboeten en de hoogte daarvan geldt dat dit een autonome bevoegdheid van het Openbaar Ministerie is waar V&W geen zeggenschap over heeft. V&W kan dus geen antwoord geven op de vraag of er een mogelijkheid is die verhoging te beperken of terug te draaien. Wel zeg ik u toe uw zorgen voor te leggen aan mijn collega van Justitie.

Van Haersma Buma CDA

Kan worden gegarandeerd dat de aanrijtijden bij ongevallen niet achteruit zullen gaan bij de aanbesteding van de bergingssector en dat de files bij ongevallen niet langer worden?

Het ministerie heeft een overeenkomst met gezamenlijke verzekeraars en alarmcentrales waarbij afspraken zijn gemaakt over de kwaliteit en aanrijtijden van de in te zetten bergingsbedrijven. Daarin is een maximale aanrijtijd vastgelegd. De partijen zijn uiteraard aan deze overeenkomst gehouden. De gerealiseerde aanrijtijden worden gemonitord en vallen tot nu toe binnen de vastgelegde maximale aanrijtijden; dit blijkt ook uit de evaluatie die onlangs aan de Kamer is aangeboden.

Van Haersma Buma CDA

Is het mogelijk om voor schone auto's in ieder geval het A-label te behouden (schoon en zuinig-regeling) of via de BPM te differentiëren? (schone auto's minder BPM-plichtig, vieze auto's meer)?

Het genoemde A-label heeft betrekking op de premie voor zuinige auto's en niet op de premie voor schone auto's. Deze premie voor zuinige auto's valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Financiën. Uit cijfers blijkt dat de verkoop van auto's met een A-label de eerste periode van dit jaar zijn gestegen. Belangrijke overweging bij afschaffen van de premie voor zuinige auto's was dat hierbij in belangrijke mate sprake is van zogenaamde freeriders: consumenten profiteren van de premie terwijl ze toch al van plan waren een zuinige auto te kopen. Indien zou blijken dat het koopgedrag van consumenten wel aanzienlijk wordt beïnvloed door de premieafschaffing ben ik bereid te bezien welke mogelijkheden er zijn voor herinvoering. Differentiatie van de BPM is daarbij in principe een mogelijkheid.

Van Haersma Buma CDA

Is het mogelijk om voor het spoor een zelfde soort spoedwet als voor wegen te maken, bijvoorbeeld voor aanleg inhaalsporen bij stations?

Zoals ik in mijn begroting heb gezegd kom ik nog dit jaar met een plan voor benutting. Daarbij zal ik ook aandacht besteden aan de ruimte die de bestaande wetten bieden om dit snel te realiseren. Daarbij wordt momenteel uitdrukkelijk nagezien hoe af te dwingen is dat deze benuttingmaatregelen in samenhang tot stand komen. Uw suggestie is dus opportuun, maar enigszins prematuur. Zonodig zal ik met een dergelijk voorstel komen.

Van Haersma Buma CDA

Hoeveel contracten en convenanten zijn door het vorige kabinet met de regio's gesloten en tot welk bedrag? Hoe hard zijn deze contracten?

Het aantal convenanten dat in de afgelopen 4 jaar is gesloten bedraagt ruim 300. Dit betreft bestuurlijke overeenkomsten van uiteenlopende aard voor zowel de luchtvaart, telecom als verkeer & vervoer en water. Voor een totaaloverzicht van alle gesloten convenanten verwijs ik u naar de begroting van V&W (H XII), waar elk jaar zo'n overzicht (bijlage 10) is opgenomen. De hardheid van deze convenanten hangt af van ontbindende voorwaarden die in de tekst van het convenant zijn opgenomen.

Van Haersma Buma CDA

Is het mogelijk om de in gemeenten toch al actieve parkeerbeheer ook fietsen te laten controleren om te zien - via de chip - of ze gestolen zijn? De verzekering zou mee kunnen betalen.

De suggestie voor een bredere inzet van bijvoorbeeld parkeerwachters bij de handhaving zou ik graag willen laten bezien in het kader van de maatregelen zoals die zijn neergelegd in het recent uitgebrachte Veiligheidsprogramma (Ministerie van Justitie en Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, "Naar een veiliger samenleving", oktober 2002). Zoals ik u al meldde in mijn antwoord op de vragen nr. 117, 240 en 226 in de schriftelijke voorbereiding van deze begrotingsbehandeling, heb ik met mijn brief van 15 februari de Tweede Kamer uitvoerig geïnformeerd over de landelijke aanpak van fietsdiefstal. Samen met de branche wordt voortvarend gewerkt aan de uitvoering ervan. Een essentieel onderdeel daarin is een landelijke registratie van gestolen fietsen in combinatie met een effectieve identificatie van (gestolen) fietsen met een fietstag. Hoewel het overleg met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie nog niet is afgerond heb ik goede hoop dat er begin volgend jaar een registratiesysteem voor gestolen fietsen zal zijn.

Klein Molekamp VVD

Zou de aansprakelijkheid voor wateroverlast in kelders en kruipruimtes niet wettelijk moeten worden geregeld zodat voor de burger duidelijk is waar hij moet zijn?

Ja. Daarom wordt met de ander betrokken overheden gewerkt aan een wetsvoorstel wijziging Wet op de waterhuishouding. Het doel van het wetsvoorstel is een eenduidige verantwoordelijkheidsverdeling tussen de betrokken overheden met betrekking tot het grondwaterbeheer in de bebouwde kom vast te leggen.

Van der Staaij SGP

Wil de minister waarborgen dat inmiddels opgedane kennis ter zake niet verdampt, maar verder wordt ontwikkeld, zodat invoering op een later, desgewenst moment mogelijk is? Is de minister bereid tot het uitvoeren van een proef met de kilometerheffing? (motie)

Bij de afronding en afbouw van de projectorganisatie Kilometerheffing is uiterst zorgvuldig omgegaan met het borgen van de opgedane kennis en ervaring. Uitgangspunt daarbij is dat de kennis en informatie zodanig is opgeslagen dat deze bij wijze van spreken onmiddellijk 'uit de kast kan worden getrokken' wanneer dat in de toekomst noodzakelijk mocht zijn. In een bredere context gaat het denken door. Zowel de Raad voor Verkeer en Waterstaat als de Commissie Luteijn zullen in begin volgend jaar te verwachten adviezen ook aandacht geven aan beprijzing en het in rekening brengen van kosten aan de gebruiker. Mocht te zijner tijd toch besloten worden tot invoeren van een soortgelijke heffing, dan zal naar verwachting eenvoudiger gebruik gemaakt kunnen worden van de zich snel ontwikkelende technische mogelijkheden. Er zijn immers autonome ontwikkelingen in de auto-industrie rond ICT-toepassingen (inclusief betaalfunctie voor geleverde diensten) die ook een eventuele invoering van een kilometerheffing kunnen faciliteren.

Ten aanzien van een mogelijke proef met kilometerheffing, verwijst ik u nogmaals naar het strategisch akkoord. Daar is aangegeven dat deze 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.

Van der Staaij SGP

Is de volgorde van de 4 grote thema's die centraal staan in het kabinetsbeleid - wegen, spoor, veiligheid, water - willekeurig of is het inderdaad een rangorde in prioriteitsstelling?

Dit is willekeurig en geen prioriteitsstelling.

Van der Staaij SGP

Ziet de minister mobiliteit als een soort absoluut recht? Graag visie op spanningsveld mobiliteit, leefbaarheid, veiligheid, schone lucht, natuur etc.

Ik zie mobiliteit zeker niet als een absoluut recht, maar wel als een zeer wezenlijke maatschappelijke activiteit, die veel aandacht en inspanning vraagt van de kant van de overheden. Dat mobiliteit een wezenlijke activiteit is blijkt wel uit de accenten die in het Strategisch Akkoord worden gelegd bij de verbetering van de bereikbaarheid. In mijn begroting – ik heb dat ook al in mijn algemeen gedeelte aangegeven – heb ik daar dan ook de prioriteit gelegd. De heer van der Staaij geeft terecht aan dat ook veiligheid, leefbaarheid, schone lucht enz. de nodige aandacht behoeven. Ik maak daarvoor ook middelen vrij. In de Memorie van Toelichting heb ik al aangegeven dat ik daarbij wel gehouden ben aan de financiële kaders en prioriteiten van het Strategisch Akkoord. Ik sta daar ook achter. Ik was zeker van plan in het komende NVVP een duidelijk antwoord te geven op de vragen die de heer van der Staaij oproept. Een antwoord waarbij een realistische afweging van wat haalbaar is en wat kan, voorop zou staan. Ik wil echter het antwoord van vandaag maar houden bij actualiteit van deze begroting.