

## **Bijlage 14.**

Vergaderjaar 1997–1998

## 25 600 XII

## Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1998

### Nr. 4

### VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 oktober 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt verslag uit van haar bevindingen in de vorm van een lijst van vragen. De vragen en de daarop gegeven antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Biesheuvel

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA) en Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), vacature CD, Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Th.A.M. Meijer (CDA) en Te Veldhuis (VVD).

1

*Kan een overzicht worden gegeven van alle prioriteiten en posterioriteiten op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 1998?*

De belangrijkste prioriteiten op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1998 doen zich voor op het beleidsterrein van het openbaar vervoer. Een bereikbaar Nederland vraagt om extra maatregelen en middelen om het fileprobleem in te dammen. In het kader van de nota Samenwerken aan bereikbaarheid zijn er daarom extra middelen aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd. Daarnaast heeft het Kabinet besloten de taakstelling in de exploitatie van het stad- en streekvervoer fors terug te brengen. Voor deze prioriteiten zijn door het Kabinet extra middelen aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd, zodat hiervoor geen posterioriteiten gezocht hoefden te worden. De prioriteit in verband met de contractsector NS is vanuit het Infrastructuurfonds gefinancierd.

Voor de verantwoorde inpassing van de groei van de luchtvaart zijn eveneens extra middelen uitgetrokken. Ter financiering hiervan kon gebruik gemaakt worden van enige vertraging bij de (aanleg van) luchtvaartinfrastructuur. Enkele andere budgettaire problemen, zoals de huisvestingsproblematiek van Verkeer en Waterstaat zijn gedekt uit de ontvangen prijscompensatie.

2

*«Uit de begroting van 1998 blijkt dat er tot 2002 een minimale ruimte is om de nieuwe infrastructuurprojecten aan te gaan. Dat geldt voor alle sectoren, wegen, stad/streekvervoer en railprojecten. Daarmee komt het samenhangende beleid van infrastructuur, stimulering en flankerend beleid onder druk te staan.» Kan het kabinet aangeven, wanneer zij zich bewust is van dit feit, hoe zij het samenhangende beleid wil gaan realiseren? (blz. 3)*

Het Kabinet heeft zijn visie terzake bekend gemaakt in de voortgangsrapportage missiebrief die op 16 september 1997 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

3

*«Kan worden aangegeven hoe de tweede missiebrief zich verhoudt tot de in de begroting aangegeven financiële problemen? Zijn de bedragen die in de tweede missiebrief genoemd worden (in tabel Investerings t/m 2010) beleidsintenties of slechts een wensenlijstje van het huidige kabinet? (blz. 3/10)*

De «Voortgangsrapportage missiebrief» geeft voor VenW een heldere inventarisatie van de investerings-wensen tot 2010 waarvan de financiële dekking nog niet geregeld is. De investeringspakketten uit tabel 2 (investeringswensen t/m 2010) van deze rapportage zijn, voor wat VenW betreft, gebaseerd op langere termijnvisies zoals SVV, SBL, NW4 en de in de Tweede Kamer geaccordeerde beleidsnota's en (project -) PKB's zoals SWAB, TIB, PMMS, TTP en Vinex.

4

*Welke acties onderneemt dit Kabinet naar aanleiding van het rapport-Langman inzake het noorden des lands?*

Er is een interdepartementale Commissie voor het Regionaal Beleid opgericht. Deze commissie analyseert de door de commissie Langman aangegeven maatregelen en acties op mogelijkheid, haalbaarheid, en

wenselijkheid. Waarbij de samenhang met het vigerende beleid in beeld wordt gebracht.

Het is de bedoeling dat het Kabinet in het vroege voorjaar van 1998 een voorlopig standpunt zal innemen ten aanzien van het rapport van de Commissie Langman.

5

*Hoe zal het onderzoek naar het ruimtetekort van de mainport Rotterdam worden opgezet? (blz. 4)*

Zoals in de Projectbeslissing Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam van 14 juli 1997 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1996–1997, 24 691, nr. 3) is aangegeven, zal onderzoek in het kader van de te starten PKB-procedure worden uitgevoerd. Een aantal te onderzoeken onderwerpen zijn als vraagpunten vermeld in de Projectbeslissing.

De projectminister is de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het onderzoek zal worden voorbereid door een interdepartementale stuurgroep, waaraan ook vertegenwoordigers van de Provincie Zuid-Holland, de Gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam zijn toegevoegd.

Een belangrijk deel van het onderzoek betreft het definiëren en in kaart brengen van de effecten van de landaanwinning van 1000 ha haven- en industrieterrein. Hieraan wordt de nul-variant («inbreiden» in Rotterdam en benutten van de mogelijkheden in Zuid-West Nederland) gespiegeld.

De wijze van aanpak van het onderzoek tijdens de PKB-procedure en de voortgang zal door een onafhankelijke begeleidingscommissie onder leiding van de Commissaris der Koningin van de provincie Friesland, drs. L.M.L.H.A. Hermans worden getoetst.

6

*Is de regering voornemens om in het kader van de te nemen maatregelen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de haven van Rotterdam ook onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden van «Combi Road»? Zo nee, waarom niet? (blz. 4)*

Er wordt thans reeds onderzoek gedaan in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar technische aspecten en implementatie mogelijkheden. Dit betreft niet specifiek Rotterdam maar is een onderdeel van onderzoek naar innovatieve transportsystemen.

Verkeer en Waterstaat is niet voornemens zelf als onderdeel van maatregelen ten behoeve van mainportontwikkeling Combi Road aan te leggen. Het bedrijfsleven zal zelf initiatieven tot implementatie moeten nemen.

7

*Is de taakstelling in de exploitatie stads- en streekvervoer nu structureel teruggebracht? Kan worden aangegeven waar precies op de begroting ruimte is ingebouwd voor de groei van het openbaar vervoer? (blz. 5)*

De taakstelling is structureel teruggebracht tot jaartranches van 35 mln.

Vanwege het teruglopend vervoer van de afgelopen jaren zal vervoergroei de eerste jaren worden gefinancierd uit de huidige exploitatiemiddelen. Binnen de huidige middelen is een bedrag van f 100 mln hiervoor afgezonderd, waarmee ruim 5% groei kan worden gefinancierd. Indien deze reservering in 2001 is uitgeput, wordt bij verdergaande groei het exploitatiebudget aangevuld met jaarlijks maximaal 2% SVV-groei (circa 40 mln). Mocht zich voor 2001 een sterkere groei dan de 5% voordoen dan zal worden bezien of groei (deels) gehonoreerd kan worden uit de Boer-middelen door het vertragen danwel uitstellen van de aflossingsverplichting.

8

*Kan een overzicht worden gegeven van de projecten uit SWAB en TIB die versneld worden uitgevoerd? (blz. 5)*

Het programma SWAB/TIB mondt uit in de een groot aantal instrumenten en projecten. Naast deze projecten is echter ook een andere manier van werken essentieel voor een succesvol resultaat. Ook andere projecten, die strikt genomen niet SWAB zijn (zie bijvoorbeeld fileplan Stadsregio Rotterdam), dragen veel bij aan de SWAB-doelstellingen op het gebied van de bereikbaarheid, en worden dan ook door V&W immer in samenhang bekeken.

Onder het motto «slimmer, sneller, beter» zijn veel activiteiten ontplooid. De huidige resultaten wijzen uit dat de aanpak effectief is. Een groot aantal projecten is aantoonbaar versneld, andere worden slimmer of beter uitgevoerd. Bij sommige activiteiten moet er echter nog een schepje bovenop.

Ik zal over de precieze stand van zaken na een jaar SWAB-TIB, nog voor de begrotingsbehandeling een brief aan de kamer sturen.

9

*Wat is de reden dat vanuit de algemene middelen geld wordt uitgetrokken voor de exploitatietekorten van Maastricht Aachen Airport? Zijn deze tekorten hoger dan verwacht? Zo ja, wat is de oorzaak daarvan? (blz. 5)*

Sinds de Wet op Oprichting van Naamloze Vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel (1955) bestaat er een directe formele en financiële betrokkenheid van het rijk bij de regionale luchtvaartterreinen. Tot op heden neemt V&W bij de hier genoemde regionale luchthavens 40% van de afdekking van de exploitatieverliezen voor zijn rekening. De verwachting rond de exploitatietekorten van MAA is dat deze in dezelfde orde van grootte zullen zijn als de tendens die zich in voorgaande jaren heeft gemanifesteerd.

10

*Hoe verhoudt de beoogde daling van de uitgaven in het personenvervoer zich met de constatering dat het SVV II op een aantal punten op achterstand is gekomen? (blz. 6 en 11)*

De daling van de uitgaven in het personenvervoer wordt in belangrijke mate veroorzaakt door een lagere bijdrage aan de Nederlandse Spoorwegen uit hoofde van het op 29 juni 1995 gesloten Openbare-dienstcontract overgangsperiode reizigersvervoer NS, alsmede de aanvullende overeenkomst van 20 december 1995.

Bij het stads- en streekvervoer zijn de bijdragen daarentegen juist opwaarts bijgesteld; o.a. door extra bijdragen in het kader van spitsdiensten SWAB, lagere taakstelling OV-tranche 1997 en effecten dialoog OV. Met de inzet van deze extra middelen wordt beoogd de opgelopen achterstand in te lopen.

11

*Wordt de kwaliteit van de organisatie uitsluitend verhoogd door het ontwikkelen van vaardigheden en werkinstelling bij werknemers en het profiteren van de expertise van internen en externen? (blz. 8)*

Ik wil benadrukken, dat het bij de organisatie-ontwikkeling niet alleen gaat om de structuur van de organisatie en om de management- en sturingsprocessen (ook deze veranderingen dragen uiteraard bij aan de

verhoging van de kwaliteit van de organisatie), maar ook om een andere manier van werken, bij management en medewerkers. Het gaat er veelal niet om, dat we andere dingen gaan doen, maar dat we de dingen anders gaan doen. Bijvoorbeeld: niet alleen werken vanuit de invalshoek van de eigen sector, maar vanuit een besef van de samenhang van de verschillende aspecten en deelbelangen. Of: minder zelf doen, meer regie voeren over de activiteiten van anderen.

Anders werken, andere rollen vervullen moet geleerd worden. En dat kan op veel manieren. Naast het profiteren van elkaar expertise en die van derden, en het gericht ontwikkelen van vaardigheden en een andere werkinstelling, denk ik ook aan mogelijkheden om de dialoog met de samenleving of groepen daaruit te verbeteren. Op een aantal fronten hebben we daar de afgelopen jaren succes mee geboekt (Project Naleving, Infralab). Deze lijn wil ik nadrukkelijk ook in de toekomst doorzetten.

12

*In de begroting wordt aangegeven dat ondanks de extra toegekende ruimte voor investeringen de beleidsdoelstellingen die zijn neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, de planologische kernbeslissing Schiphol, Hoge Snelheidslijn en Betuweroute en de vorig jaar gepresenteerde nota's Samen werken aan bereikbaarheid en Transport in balans, niet volledig kunnen worden gerealiseerd. Kan worden uiteengezet wat de consequenties zijn van het niet realiseren van deze onderdelen? (blz. 10)*

De consequenties zijn dat de bereikbaarheidsdoelstellingen en de leefbaarheidsdoelstellingen pas op later tijdstip kunnen worden bereikt.

13

*Wat zijn de plannen van het Kabinet met betrekking tot privatisering van de HSL-Zuid? (blz. 10)*

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij de behandeling van de PKB HSL-Zuid in het Parlement aangekondigd nog dit jaar met een kabinetsstandpunt over de privatisering van de HSL-Zuid naar de Kamer te gaan. Momenteel wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van dat standpunt. Gestart is inmiddels met de consultatie van de markt over hun rol in de HSL-Zuid.

14

*De minister heeft aangegeven de Betuwelijn geschikt te maken voor double stack vervoer. In hoeverre heeft overleg met Duitsland plaatsgevonden? Zo ja, is het buurland ook bereid haar infrastructuur aan de passen ten behoeve van double stack vervoer? (blz. 10)*

De Betuweroute wordt niet geschikt gemaakt voor double stack. Wel zullen enkele voorzieningen worden getroffen om het rijden met gestapelde containers in de toekomst niet onmogelijk te maken. In concreto betekent dit dat de twee westelijke tunnels in de Betuweroute (Botlek en Sophia) een ruimere diameter zullen krijgen. Omtrent de diameter voor de overige drie tunnels in de Betuweroute (onder de Giessen, onder het Pannerdensch Kanaal en bij Zevenaar) is besluitvorming thans nog niet aan de orde. Andere voorzieningen ten behoeve van double stack zullen niet worden getroffen vóórdat er zicht is op het daadwerkelijk kunnen toepassen van double stack. Een en ander is nader toegelicht in de voortgangsrapportages 2 en 3 (van resp. maart en september 1997), waarnaar ik hier kortheidshalve verwijs.

Double stack is bij verschillende gelegenheden onderwerp van gesprek geweest met representanten van de Duitse overheid en de DB. Net als in Nederland bestaan er in Duitsland momenteel geen plannen om de infrastructuur binnen afzienbare termijn aan te passen ten behoeve van double stack. Wel worden ook door onze oostburens de ontwikkelingen hieromtrent met interesse gevolgd.

15

*Wat wordt bedoeld met de opmerking dat het wellicht nodig is de nut- en noodzaakdiscussies naar aanleiding van VERM en TNLI te evalueren? Wat verwacht de regering van een dergelijke evaluatie? (blz. 10)*

Bij de start van VERM en TNLI is uitdrukkelijk aangegeven dat beide verkenningen dienen als experimenten in het kader van het kabinetsstandpunt Besluiten over grote projecten (TK, vergaderjaar 1995–1996, 24 690, nr. 1). De verkenningfase gaat vooraf aan de formele besluitvormingsprocedures, zoals een planologische kernbeslissing. Het ligt dan ook in de rede om beide projecten na afloop van het totale besluitvormingsproces te evalueren. Bij de dan uit te voeren evaluatie zal ondermeer onderzocht worden of de door het Kabinet beoogde doelen ten aanzien van de gevolgde aanpak conform het kabinetsstandpunt «Besluiten over grote projecten» ook daadwerkelijk zijn bereikt. Thans is het nog te vroeg om daar iets over te zeggen.

16

*Wat is naar verwachting het gevolg van 3% economische groei voor de groei van de mobiliteit? (blz. 11)*

Uit de prognoses voor het jaar 2020, die zijn opgesteld ten behoeve van de lange termijn verkenning van het CPB, blijkt dat de groei van de personenauto-mobiliteit varieert tussen 23% in het scenario met de laagste economische groei en 31% in het scenario met de hoogste economische groei. Het scenario met een gematigde economische groei geeft de hoogste groei aan in personenauto-mobiliteit (34%). De relatie tussen economische groei en personenmobiliteit ligt dus minder eenduidig dan wel wordt aangenomen. Bij de analyse naar de relatieve bijdrage van een aantal invloedsfactoren op de groei van de personenauto-mobiliteit is onderscheid gemaakt naar volumefactoren, vraagfactoren en aanbodfactoren. Gebleken is dat met name volume factoren (bevolkingstoename, groei actieven, groei huishoudens) een dominante rol spelen bij de verklaring van de groei van het autoverkeer in de afgelopen 25 jaar.

Uit de CPB verkenning «Economie en fysieke leefomgeving» blijkt dat de factoren, die in het verleden voor een grote groei van de personenautomobiliteit hebben gezorgd, zullen afvlakken. Omdat in de toekomst nauwelijks meer reistijdwinsten in het wegennet te behalen zijn ligt het voor de hand om aan te nemen dat een mobiliteitsgroei vooral zal worden bereikt bij modaliteiten waar prijs, reissnelheid en reisgemak zich nog wel positief ontwikkelen (vliegen, HSL).

Hoewel er een zeker verband tussen economische groei en mobiliteitsgroei bestaat, ligt de doorvertaling naar bereikbaarheidsdoelen niet altijd even lineair. Daarvoor zijn te veel tussenstappen mogelijk. Van economische groei naar mobiliteit, van mobiliteit naar voertuigkeuze, van voertuigkeuze naar transportefficiency. Bij al deze tussenstappen zijn er middelen om met beleid invloed uit te oefenen. Het blijft dus mogelijk om met gerichte (ruimtelijke) investeringen en een krachtig flankerend beleid de dubbeldoelstelling 3% groei/verbetering bereikbaarheid te halen.

De afgelopen 12 jaar is het verband tussen economische groei en automobilititeit allerminst rechtlijnig geweest. Zo blijkt uit de Beleidseffectrapportage 1996 dat de groei van de automobilititeit de laatste 2 jaar relatief gering is.

17

*«Een belangrijke voorwaarde voor economische groei is een goede bereikbaarheid van de mainports en de economische centra over weg, water en spoor.» Kan het kabinet uiteenzetten hoe zij deze doelstelling wil bereiken wanneer zij eerder aangeeft dat verschillende beleidsdoelstellingen niet volledig gerealiseerd kunnen worden? (blz. 11)*

Wanneer Verkeer en Waterstaat haar beleidsdoelstellingen, zoals die zijn neergelegd in het Structuur Schema Vervoer, de planologische kernbeslissing Schiphol, Hoge Snelheidslijn en de Betuweroute, de nota Waterhuishouding en de intensiveringen van het beleid in de vorig jaar gepresenteerde plannen voor Samenwerken aan bereikbaarheid en Transport in Balans, op een verantwoorde manier wil blijven realiseren, is het onontkoombaar dat bij het komende regeerakkoord gelden aan deze begroting zullen worden toegevoegd. Als dat niet gebeurt dan kan het ingezette beleid met betrekking tot bereikbaarheid en milieu niet gehonoreerd worden.

18

*Wat houdt een corridorsgewijze verbetering van het OV in 2005 in? (blz. 12)*

De verbetering van het collectief personenvervoer wordt door de samenwerkende overheden in samenhang (trein, metro, tram, bus, OV te water) gerelateerd aan de (congestie)corridors tot stand gebracht.

Voor een overzicht van maatregelen op het gebied van het collectief personenvervoer per corridor verwijs ik naar bijlage 6 van de nota Samenwerken aan bereikbaarheid.

19

*Het Kabinet geeft aan dat voor 2005 wordt verwacht dat met de voorgenomen maatregelen de structurele knelpunten voor het economisch verkeer op de achterlandverbindingen buiten de Randstad zijn opgelost. Is het kabinet van mening dat dit doel gehaald zal worden ondanks de constatering dat verschillende doelstellingen niet uitgevoerd kunnen worden of slechts vertraagd? Zo ja, kan het Kabinet dit uiteenzetten? (blz. 12)*

Dankzij SWAB wordt er thans aanzienlijke voortgang geboekt met het versnellen van de besluitvorming van de betrokken projecten ten behoeve van het wegnemen van structurele knelpunten op de achterlandverbindingen. Technisch en procedureel gezien ziet het kabinet dus mogelijkheden deze knelpunten op te lossen. Voor de uitvoering van de maatregelen uit SWAB en TIB is voor de periode 1998–2001 2,25 miljard gulden extra voor V&W beschikbaar gesteld. Dit bedrag is echter onvoldoende om de structurele knelpunten op de achterlandverbindingen op te lossen. De kosten hiervan liggen veel hoger en het benodigde budget ervoor ontbreekt.

20

*«Een groot aantal maatregelen gericht op verbetering van de bereikbaarheid genoemd in de nota Samenwerken aan bereikbaarheid zal in deze begrotingsperiode worden uitgevoerd. Dit is mogelijk doordat hiervoor door het kabinet zowel in deze nota, als in de nota Milieu en economie extra middelen beschikbaar zijn gesteld. Daarnaast heeft het*



*Ministerie van Verkeer en Waterstaat in haar begroting zelf extra middelen hiervoor uitgetrokken.» Kan worden aangegeven in hoeverre dit overeenkomt met de constatering dat, ondanks extra ruimte voor investeringen de budgettaire ruimte beperkt blijft waardoor niet alles volledig gerealiseerd kan worden? (blz. 13)*

Voor de uitvoering van de maatregelen uit SWAB en TIB is voor de periode 1998–2002 2,25 miljard gulden extra voor V&W beschikbaar gesteld.

Om een vliegende start te maken heeft V&W binnen haar eigen begroting ruimte vrijgemaakt ter voorbereiding van het voorgestelde hogere uitvoeringsprogramma t/m 2000. Daartoe moet een groot aantal projecten versneld door de besluitvormingsprocedure worden geleid, gronden worden gekocht en bestekken worden klaargemaakt. De organisatie wordt daartoe uitgebreid. Deze voorbereidingskosten komen ten laste van het voor de realisatie beschikbare budget. De hoogste kosten zullen echter gemoeid zijn met de daadwerkelijke realisatie.

Om uitvoering te geven aan de SWAB-maatregelen is de extra ruimte voor investeringen van 2,25 miljard gulden niet toereikend (zie ook vraag 19).

21

*Onder het kopje «geleiding en beïnvloeding individuele mobiliteit» worden verschillende aspecten genoemd. Op welke wijze wordt rekening gehouden met de onderlinge samenhang en eventuele overlap tussen vervoermanagement, gedeeld auto gebruik en ketenmobiliteit? (blz 14).*

Inderdaad hangen deze thema's nauw met elkaar samen. Er vindt dan ook afstemming plaats tussen de programmaleiders binnen V&W in de vorm van periodiek afstemmingsoverleg. De afstemming tussen gedeeld auto gebruik en ketenmobiliteit is gericht op het toevoegen van openbaar vervoerselementen aan deelautoservices op het terrein van informeren, reserveren en betalen en logistiek beheer. De afstemming tussen enerzijds deelauto gebruik en ketenmobiliteit en anderzijds vervoersmanagement is gericht op het stimuleren van deelauto gebruik en ketenmobiliteit ten behoeve van het woon-werk en het zakelijk verkeer. In dat verband worden nauwe contacten onderhouden tussen werkgevers en werkgeversorganisaties, aanbieders van ketenmobiliteit en deelauto systemen en de programma leiders in ons ministerie. Ook de in de nota Milieu en Economie aangekondigde stimuleringsregeling personenvervoer van deur tot deur en op maat zullen de drie genoemde aspecten in samenhang aan orde komen.

22

*Kan meer concreet worden aangegeven op welke wijze aan de introductie voor gedeeld autobezit een impuls worden gegeven? (blz. 14)*

Het stimuleren van gedeeld autobezit (= autodaten) gebeurt langs drie sporen te weten: de consumenten, de aanbieders en de omgeving (onder andere gemeenten).

a. De consumenten:

De bekendheid onder hen zal worden vergroot door het uitvoeren van een doelgerichte landelijke «paraplu-campagne» rond dit thema. Op 31 oktober 1997 zal de Stichting voor gedeeld auto gebruik het startsein voor deze campagne geven. «Autodaten» wordt hierbij als nieuwe overkoepelende naam voor alle concepten en door alle aanbieders uitgedragen. Het ministerie voert overleg met de Stichting om te komen tot een regeling voor een gerichte stimulering van de consumenten tot deelname aan het «Autodaten».

b. De aanbieders:

Er is een werkgroep gestart, die gaat kijken op welke wijze het probleem met de regelgeving rond het inrichten van de «date-auto»-parkeerplaatsen in binnensteden structureel kan worden opgelost.

Er is verder een stimuleringsregeling in concept gereed voor vernieuwende telematica-toepassingen in «autodate»-formules. Daarnaast is er een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een kwaliteitsmerk voor «autodate»-formules.

c. De omgeving :

Samen met de provincies en RWS organiseert de Stichting meerdere Workshops voor gemeenteambtenaren om de kansen van het «Autodaten» voor het gemeentelijke verkeer en vervoerbeleid te leren onderkennen. Als voorloper op een aantal grootschalige integrale voorbeeldprojecten op dit terrein zal door de Stichting een prijsvraag worden uitgeschreven om denkkraft en samenwerking bij betrokken partijen, gemeenten, aanbieders en ontwerpers te mobiliseren en stimuleren.

Om de toenemende vraag van consumenten, aanbieders en gemeenten te kunnen afhandelen is de bijdrage van VenW aan de Stichting voor Gedeeld Autogebruik voor de komende twee jaar verhoogd.

23

*Wat wordt bedoeld met het openbaar vervoerforfait en in welke verhouding staat dit tot het reiskostenforfait? (blz. 14)*

Het zogenoemde openbaar vervoerforfait maakt, evenals het zogenoemde algemene forfait (beter bekend als het auto-forfait), onderdeel uit de huidige reiskostenforfaitregeling en geeft de bedragen en de condities weer waaronder belastingvrije vergoedingen of aftrek van de loon- en inkomstenbelasting mogen plaatsvinden bij het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer.

24

*In het kader van de ketenmobiliteit richt de inzet van V&W zich op financiële bijdragen aan bedrijfstak en branche-organisaties voor kennis en productontwikkeling. Wat is de visie van de minister met betrekking tot de verruiming van het openbaar vervoerforfait door opname van het voor- en natransport in dit forfait. (blz. 14)*

Het betreft hier twee verschillende aspecten van ketenmobiliteit. Enerzijds gaat het om (tijdelijke) financiële bijdragen voor productontwikkeling en kennisvermeerdering, zodat de bedrijfstak en branche-organisaties een beter product (als aanbieder van ketenmobiliteit en mobiliteitspassen en dergelijke) in de markt kunnen zetten voor zowel het zakelijke als privé en woon-werkverkeer.

Daarnaast is in samenspraak met de Minister van Financiën gekozen voor het fiscaal stimuleren van ketenmobiliteit in het woon-werkverkeer. Om dit te bevorderen wordt in het kader van het belastingplan 1998 onderdeel fiscale milieu-versterking, voorgesteld het huidige openbaar vervoerforfait van het reiskostenforfait met f 200 op jaarbasis te verhogen als tegemoetkoming voor de kosten voor het voor- en natransport bij het gebruik van het openbaar vervoer.

25

*a. Heeft men bij het invoegen van extra spitsvoorzieningen een realistische weergave voor ogen van plaats en tijd van extreme drukte?*

*b. Wordt voldoende beseft dat ook kleinere steden met een drukke trein- en busspits te maken hebben, die een massa pendelaars terug naar*

*hun auto's jaagt? (blz. 14)*

a. De extra spitsvoorzieningen zijn in het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) met name bedoeld om de bereikbaarheid in, van en naar de vier grote stadsgewesten te verbeteren. De extra spitsvoorzieningen worden ingezet om een alternatief te bieden voor autogebruik en een oplossing te bieden voor het dichtslibben van het wegennet in en rond de grote stadsgewesten.

De extra spitsvoorzieningen voor het stad- en streekvervoer zijn met name erop gericht de bereikbaarheid in de spitsuren te verbeteren. Ik heb aan de stadsgewesten, indien zij voor extra exploitatieve middelen in aanmerking willen komen, een voorwaarde gesteld dat minimaal 75% van de vervoersprestatie geleverd dient te worden van maandag tot en met vrijdag in de periodes tussen 6.00–10.00 uur en 14.00–19.00 uur. Ten aanzien van de extra spitsvoorzieningen op het spoornet is minder rekening gehouden met de extreme drukte in de spitsperiode. Deze extra spoorvoorzieningen worden gedurende de gehele dag aangeboden.

b. Ik besef mij terdege dat ook kleinere steden te maken hebben met drukte in het trein- en busvervoer. Echter in het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) heb ik, gezien een zo effectief mogelijke besteding van de financiële middelen, gekozen om extra spitsvoorzieningen met name in te zetten in gebieden waar de files het meest voorkomen en waar autowegen zelfs dreigen dicht te slibben.

26

*Op welke termijn wordt de structurele positie van het openbaar vervoer over water naar verwachting bereikt? (blz. 15)*

Het ligt in de bedoeling op 1 april 1998 een algemene maatregel van bestuur van kracht te laten worden waarmee OV te water onder de werkingssfeer van de Wet Personenvervoer wordt gebracht. Vanaf dat moment kan OV te water bekostigd worden conform het huidige stad- en streekvervoer. Bekostiging in de beginperiode (naar verwachting de eerste twee jaar) zal plaatsvinden uit de middelen die beschikbaar zijn gesteld in de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid. Bij voldoende vraag is het aan de provincie om te bepalen of OV te water een structurele positie krijgt binnen het OV.

27

*Het reizigersvervoer per spoor krijgt een bijdrage van f 300 mln. Kan dit bedrag nader worden gespecificeerd? (blz. 15)*

De bijdrage van f 300 mln kan ik niet nader specificeren omdat het geen deel uitmaakt van pagina 15 van onderhavige begroting.

28

*Onder het kopje «spoorvervoer» staat dat de overheid met de NS een contract voor het uitvoeren van onrendabele lijnen heeft afgesloten ter waarde van f 156 miljoen. Bij de toelichting op artikel 3.10.06 staat een bedrag van f 155 miljoen. Hoe kan dit verschil worden verklaard? (blz. 15)*

Met de contractering van de 29 onrendabele treindiensten en de bediening van een 7-tal (nieuwe) stations, is een bedrag van f 155 mln op jaarbasis gemoeid. Voor de treindienst Almelo–Mariëberg is onder artikel 03.10.01 een bedrag van f 1 mln gereserveerd, waarmee in ieder geval een alternatieve busvoorziening kan worden gerealiseerd. Hiermee is ook het verschil verklaard.

29

*a Welke mogelijkheden blijven er over voor de huidige NS-abonnementhouders wanneer de concurrentie op het spoor voltooid is?*

*b Komt er, zeker de eerste jaren, een van overheidswege opgelegde maximumprijs voor treintickets en abonnementen?*

*c Komt er een overgangsregeling om het overstappen tussen treinen van verschillende exploitanten soepel te laten verlopen?*

*d Bestaat er geen gevaar dat men bij een overstap naar een bekostigingssystematiek op basis van vervoeropbrengsten in de visuele cirkel terecht komt van minder reizigers door lagere kwaliteit door minder investeringen door minder reizigers? (blz. 15)*

Zoals u weet is tot het jaar 2000 het overgangscontract tussen NS en de Rijksoverheid het uitgangspunt, tezamen met de beleidsbrief toelating spoorvervoer tot 2000 van 11 februari 1997. NS heeft tariefvrijheid uit hoofde van het overgangscontract. Die vrijheid is NS geboden in verband met het terugbrengen van de generieke overheidsbijdrage. De NS-abonnementhouders hebben een overeenkomst met hun vervoerder, die ook blijft gelden wanneer er nieuwe toetreders komen. Overigens is dit laatste alleen maar mogelijk onder de stringente voorwaarden van toegevoegde waarde van de geboden diensten en geen fysieke verdringing van NS-treindiensten, waarmee u hebt ingestemd.

Na 2000 ontstaat een nieuwe situatie, waarbij we ons moeten bezinnen op de marktordening voor de toekomst. Ik heb u toegezegd om aan het einde van het jaar mijn visie hierop in een beleidsbrief neer te leggen.

Wat betreft de bekostiging op basis van vervoeropbrengsten wil ik slechts twee algemene opmerkingen maken. Ten eerste is de opbrengst-bekostiging juist een stimulans voor decentrale overheden en vervoerders om meer reizigers aan te trekken. Er is dus in het geheel geen sprake van een negatieve spiraal die wordt ingezet. Ten tweede is op dit moment nog geen besluitvorming of voorstellen in die richting over een dergelijk systeem van bekostiging van spoorvervoer voorzien.

30a

*In hoeverre is het mogelijk het reguliere openbaar vervoer aan te passen aan ouderen en gehandicapten?*

Op de lange termijn is het in beginsel technisch mogelijk al het openbaar vervoer toegankelijk te doen zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Met behulp van zg «geoormerkte gelden» stimuleer ik reeds een aantal jaren de aanschaf van lage-vloermaterieel in het stads- en streekvervoer en de aanpassing van de bijbehorende infrastructuur.

Bij de bouw van nieuwe spoorstations en bij grote verbouwingen van bestaande stations wordt reeds met de toegankelijkheid rekening gehouden.

30b

*Is het niet zo dat vraagafhankelijke systemen precies voor ouderen en gehandicapten een hogere drempel vormen dan het reguliere openbaar vervoer?*

Vraagafhankelijke systemen, zoals CVV, worden verondersteld deur-tot-deurvervoer per auto mogelijk te maken. Dergelijke systemen vormen, zeker gezien de grotere beschikbaarheid dan bij grote delen van het openbaar vervoer, geen hogere drempel. Bovendien hebben ze een grotere beschikbaarheid dan grote delen van het openbaar vervoer.

30c

*Wat kan er gedaan worden voor ouderen en gehandicapten die de gemeentegrenzen moeten overschrijden en gebruik moeten maken van vraagafhankelijke systemen? (blz. 16)*

Vraagafhankelijke systemen als Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) zijn niet per definitie aan gemeentegrenzen gebonden.

Naar verwachting zullen veel CVV-projecten op regionaal niveau worden ontwikkeld.

In het kader van Wvg-vervoersystemen zal de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, zoals toegezegd, in de loop van dit jaar met oplossingsrichtingen komen.

31

*a. Hoe wordt de reizigersinformatie geregeld na het doorvoeren van concurrentie?*

*b. Hoe duur wordt de telefonische reizigersinformatie nu? (blz. 16)*

a. Naar mijn mening dienen alle bestaande en nog toe te treden OV bedrijven minimaal deel te nemen in een landelijk reisinformatiesysteem. De Mededingingswet die op 1 januari 1998 in werking treedt biedt reeds handvaten voor de beschikbaarstelling van dienstregelingsgegevens door vervoerders aan derden.

Uiteraard heeft dit mijn aandacht in het kader van de herziening van de Wet Personenvervoer in het kader van de introductie van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Dit sluit overigens niet uit dat er meerdere aanbieders van landelijke OV reisinformatiesystemen zijn of komen;

b. De telefonische OV reisinformatie zoals die gegeven wordt door de OV Reisinformatie v.o.f. (OVR) kost nu 75 cent per minuut. In antwoord op eerdere Kamervragen heb ik geantwoord dat ik het verhogen van het tarief geen verstandige keuze vind, maar dat de OVR in deze tariefsvrijheid hebben. In verband met dit laatste kan ik niet aangeven of er verdere tariefsverhogingen te verwachten zijn.

32

*Op welke wijze is de nut en noodzaakdiscussie over het project Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam gevoerd? Wie hebben daaraan deel kunnen nemen? (blz. 17)*

De Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam is breed en open opgezet. In dit kader is op zeer verschillende wijze met groepen en personen van uiteenlopende aard gedurende een jaar van gedachten gewisseld. Er zijn diverse studies uitgevoerd. De Verkenning is afgerond met twee rapporten: een verslag van het open planproces en een samenvatting van de resultaten van de Verkenningfase. Deze rapporten (deel A, bijlageboek van deel A, deel B) zijn als bijlage van de brief inzake Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam van de Minister van Verkeer en Waterstaat mede namens de Ministers van VROM, EZ en LNV op 14 juli 1997 aan de Tweede Kamer gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 1996–1997, 24 691, nr. 3).

33

*Kan een overzicht worden gegeven van de bevindingen van het onderzoeksbureau dat in opdracht van de overheid de procedure heeft onderzocht die is gevolgd bij de nut- en noodzaakdiscussie over het ruimtegebrek in de Rotterdamse haven? (blz. 17)*

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, conform het kabinetsstandpunt Besluiten over grote projecten (Tweede Kamer, vergaderjaar

1995–1996, 24 690, nr.1) een onafhankelijke begeleidingscommissie onder leiding van de Commisaris der Koningin van de provincie Friesland, drs. L.M.L.H.A. Hermans ingesteld. Deze begeleidingscommissie heeft tot taak gehad om toe te zien op een zorgvuldig en constructief verloop van het gehele proces van de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam. De bevindingen van de Commissie zijn opgenomen in de bijlage (bijlageboek van deel A, pagina 249) van de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat mede namens de Ministers van EZ, VROM en LNV aan de Tweede Kamer van 14 juli 1997 inzake de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (Tweede Kamer, vergaderjaar 1996–1997, 24 691, nr. 3).

Door Andersson Elffers Felix wordt momenteel een evaluatie uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die zich richt op het toetsen van de maatschappelijke discussie in de verkenningsfase aan de doelstelling van het kabinetsstandpunt inzake grote projecten. Centraal in de AEF evaluatie staat het functioneren van de projectorganisatie VERM, zowel intern als extern.

34

*Kan een overzicht worden gegeven van rijverboden voor vrachtverkeer (weekend en zondag) in Europese landen? (blz. 18)*

Het overzicht betreft een lijvig document van meer dan 100 pagina's. Ik zal ervoor zorg dragen dat u dit zo spoedig mogelijk wordt toegestuurd. Ook de Europese Commissie is – op mijn verzoek in de transportraad van juni jl. – bezig een overzicht uit te werken en zal op grond daarvan met een voorstel komen voor het eind van dit jaar. Dit voorstel zal zich richten op meer harmonisatie en transparantie in rijverboden en op een uitzondering van de rijverboden voor bepaalde corridors.

35

*Hoe is de situatie wat betreft wachttijden voor vrachtverkeer aan de grens met landen als Polen, de Baltische Staten en Rusland? Welke maatregelen worden genomen om deze situatie gunstig te beïnvloeden (blz. 18)*

In de afgelopen tijd kan ik een trend waarnemen van vermindering van de wachttijden aan de grenzen in de Midden- en Oost Europese landen. De situatie is evenwel verre van opgelost. Wachttijden van 10 tot 11 uur zijn geen uitzondering, waarbij, in enkele gevallen, ook 20 tot 30 uur geconstateerd kan worden. Ik wend alle mogelijkheden aan om deze zaak onder de aandacht te houden van zowel de multilaterale (CEMT, EU, ECE) als bilaterale kaders die mij ter beschikking staan. Ook wordt de Nederlandse Ambassade ingeschakeld indien zich ad hoc problemen voordoen, hetzij als individuele actie van Nederland, hetzij in samenwerking met andere EU Ambassades. Ik realiseer mij evenwel dat grensopontheid voorlopig niet van de baan is ondanks alle inspanning.

36

*Kan een nadere toelichting worden gegeven op de paragraaf die betrekking heeft op de milieuruimte bij havens? Kunnen voorbeelden gegeven worden van mogelijk te nemen maatregelen? (blz. 19)*

Als wordt gesproken over milieuruimte wordt dit vaak gedaan in combinatie met de zoneerbare milieusectoren. Dat zijn met name externe veiligheid en geluid. Dan gaat het om de vestiging en bedrijfsvoering van bedrijven, transport en opslag van gevaarlijke stoffen, industrie-, weg- en railwaaier.

Geluid wordt in het MIT genoemd omdat daar zich de komende jaren de meeste knelpunten zullen voordoen.

Deze knelpunten zijn het gevolg van de verder toenemende vraag naar nieuwe terreinen door het bedrijfsleven en de groei van woonlocaties aan de haven (zie Kop van Zuid, Rotterdam; Houthavens Amsterdam).

Een goed voorbeeld van de wijze waarop de specifieke milieu-problematiek in de haven kan worden aangepakt is het ROM-project Rijnmond. In dit kader wordt zowel gewerkt aan de versterking van de mainport als de verbetering van het woon- en leefmilieu. Voor alle projecten geldt dat, zoals bijvoorbeeld bij het project «Reductie wegverkeer- en spoorweglawaai», er sprake is van een intensieve samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties bij het oplossen van knelpunten.

Momenteel vindt – naast het zoeken naar nieuwe ruimte (Project Mainportontwikkeling Rotterdam) – een grootschalige herstructurering van haventerreinen plaats (zie bijvoorbeeld het Waal-Eemhaven-project) en wordt bestaande bedrijvigheid genoodzaakt tot inbreiden en intensiveren.

Dat betekent in de praktijk zoeken naar emissiebeperkende maatregelen (bijvoorbeeld project Geluidarme containerkranen) of het treffen van beschermende voorzieningen. Om sanering van het industrielawaai te versnellen worden geluidsconvenanten tussen bedrijven en overheden gesloten (bijvoorbeeld Rijnmond-West 1992).

Tenslotte wordt in het kader van het project Modernisering Instrumentarium Geluidshinder onder andere overwogen om de havenbeheerders meer mogelijkheden te geven om de geluidsruimte te verdelen.

37

*Wat zijn de gevolgen van toenemende concurrentie tussen Nederlandse havens hoe kan meer samenwerking tussen de Nederlandse havens gestalte krijgen? Met welke internationale havens zal meer kunnen worden samengewerkt? Worden ook de concurrentie-aspecten van de Nederlandse zeehavens in vergelijking met buitenlandse havens geëvalueerd? (blz. 19)*

– Concurrentie tussen zeehavens is reeds jarenlang een vast gegeven. Zolang deze op een gezonde basis plaats heeft is er geen enkel bezwaar tegen. In tegendeel, een zekere competitie houdt de havens scherp. Naast toenemende internationale concurrentie is er sprake van een grotere wens tot havensamenwerking. Daarvan zijn meerdere recente voorbeelden aanwezig (Rotterdam met Vlissingen en Moerdijk, de havens binnen het Amsterdam-Noord-zeekanaalgebied). Belangrijk is dat voor elk van de betrokken havens daarbij voordeel te behalen valt.

In 1996 verzocht ik de Nationale Havenraad een onderzoek te doen naar de positie van de kleinere zeehavens in Nederland mede gebaseerd op hun relaties met de havens van Rotterdam en Amsterdam. In oktober 1996 publiceerde de Nationale Havenraad het rapport «Samenwerking tussen zeehavens in Nederland». Hierin werden in het totaal 8 samenwerkings- en 2 overlegprojecten geïdentificeerd. Op mijn verzoek zijn die nader uitgewerkt. Binnenkort mag ik het resultaat daarvan ontvangen.

Naar mijn overtuiging moet de samenwerking tussen de Nederlandse havens in de komende jaren een meer substantiële vorm gaan krijgen. Te denken valt daarbij aan samenwerkingsvormen zoals nu bestaan tussen Schiphol en Zestienhoven, de Associated British Ports en de Vlaamse havens. Hiervoor zal een zekere verzelfstandiging van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van hun lokale overheden nodig zijn.

Met welke internationale havens zou meer kunnen worden samengewerkt?

– Samenwerking met buitenlandse havens is in de eerste plaats een zaak voor havens zelf. Ook hier geldt dat er sprake dient te zijn van wederzijds profijt.

In Noordwest Europa zou de samenwerking van havens en betrokken overheden zich moeten richten op het voorkomen van overcapaciteit en prijsdiscriminatie onder invloed van de druk van de allianties van grote rederijen. Daarnaast vormt het in stand houden van een faire competitie met Zuideuropese havens een gemeenschappelijk belang.

De Nederlandse zeehavens zijn zich ook buiten Europa aan het oriënteren op diverse vormen van samenwerking. Een gemeenschappelijke internationale strategie op het gebied van acquisitie en promotie ligt daarbij voor de hand. Bij een grotere bedrijfsmatige zelfstandigheid van havens, kunnen deze pas echt participeren in en samenwerken met andere zeehavens in Europa en daarbuiten.

Worden ook de concurrentie-aspecten van de Nederlandse zeehavens in vergelijking met de buitenlandse geëvalueerd?

– In de in 1995 door mij uitgebrachte Voortgangsnota Zeehavenbeleid wordt aangegeven welke concurrentiefactoren een rol spelen tussen Nederlandse en buitenlandse havens. Het betreft naast de tarieven voor dienstverlening ook de verschillen in de toepassing van wet- en regelgeving met betrekking tot arbeidsomstandigheden, milieu en veiligheid. Ook de kwaliteit van de havenontsluitende infrastructuur speelt bij het bepalen van de concurrentiepositie een grote rol.

Overigens heb ik u bij het uitbrengen van de nota toegezegd volgend jaar met een evaluatie van deze nota te zullen komen.

38

*Is het niet contraproductief om in dezelfde regio aparte spoor- en waterwegterminals te situeren? Zou het niet veel beter zijn deze terminals te combineren tot een multimodaal knooppunt? (blz. 20)*

Daar waar het mogelijk is, streven ook wij ernaar om modaliteiten zoveel mogelijk op een multimodaal knooppunt te combineren. Dit heeft natuurlijk voordelen voor wat betreft investeringen op de terminal («binnen het hek») en maakt de keuzevrijheid voor verladers en vervoerders groter.

Echter, indien om dit in alle gevallen te bereiken, extra infrastructuur moet worden aangelegd, dan komt dit weer terug in hogere overslagtarieven op een dergelijke multimodale terminal. Dit heeft dan weer zijn weerslag op het ladingaanbod, waardoor een dergelijk geforceerde koppeling van modaliteiten juist dan contraproductief zal zijn.

In de praktijk blijkt dat de karakteristieken van ladingstromen voor de binnenvaart verschillen van die voor het spoorvervoer. Niet alleen zijn er verschillen in de fysieke verschijningsvorm van deze lading, ook het prijzen tijdslelement en de bestemmingen verschillen, waardoor uitwisseling tussen de twee betreffende modaliteiten geen optie is.

Bovendien rechtvaardigt de omvang van de afzonderlijke ladingstromen wel kleinschalige terminals, maar vaak geen grootschalige gebundelde overslagvoorziening.

39

*Kan de minister nader ingaan op het project in samenwerking met de Ministeries van EZ en VROM om de ruimtelijke ordeningsdoelen uit TIB waar te maken? (blz. 20)*

Met het Ministerie van EZ en VROM zijn intensieve contacten op het terrein van de bundeling van bedrijventerreinen en terminals rond



multimodale knooppunten. Uiteraard bestaat hierbij de eigen verantwoordelijkheid van de regionale overheden. Door de regionale departementsonderdelen van VenW, EZ en VROM wordt daarom met de provinciaal planologische diensten gezocht naar bundeling van overslag- en distributie activiteiten die bijdraagt aan de doelen van Transport in Balans. Een en ander past ook in het NMP 2, waarin is vastgelegd dat wordt gestreefd naar verbetering van vestigingsmogelijkheden aan spoor en water.

40

*Wat is de stand van met betrekking tot realisatie van een kenniscentrum voor verkeer en vervoer? (blz. 20)*

Met als uitgangspunt het in de Nota «Milieu en Economie» opgenomen boegbeeld (NME blz. 88 en 89) heb ik het initiatief genomen om tot de vorming van een kenniscentrum te komen. Met alle belanghebbende partijen worden thans gesprekken gevoerd over de haalbaarheid en de gewenste vormgeving van een kenniscentrum voor de sector. Belangrijk doel daarbij is om commitment van die partijen te verwerven. Het voornemen is om voor eind 1997 met het bedrijfsleven en de kenniswereld tot besluitvorming te komen over de inhoudelijke en organisatorische vormgeving en over het groeitraject daar naar toe. Daarbij worden lopende initiatieven, zoals die van de stichting «Nederland distributie Land», gericht op kennisontwikkeling voor transport en logistiek, ook betrokken.

41

*Welke stimulerende en initiërende maatregelen zal de regering samen met de sector nemen om de kwaliteit van de bedrijfsvoering te verhogen, de aansluiting tussen het nautisch onderwijs en de arbeidsmarkt te verbeteren en de strategische oriëntatie op deelsectoren te versterken? (blz. 21)*

In 1998 zal in samenwerking of overleg met de maritieme sector een aanvang worden gemaakt met de volgende projecten:

- 1 Personeelsbeleid, om de voordelen hiervan te tonen voor de internationale concurrentiepositie van de bedrijven;
- 2 Versterking structuur Nederlandse zeescheepvaartsector, om, door structurele verbetering op kwalitatieve aspecten bij maritieme bedrijven (samenwerking, IT, integrale management-systemen en dergelijke) deze bedrijven te verankeren in de Nederlandse economie en hen in staat te stellen te groeien;
- 3 Maritieme kennisinfrastructuur, om een optimale wisselwerking te scheppen tussen de Nederlandse/ EU-kennisinfrastructuur en de maritieme sector op technologiegebied;
- 4 Netwerk maritieme opleidingen, om het aanbod aan «maritieme» cursussen duidelijk naar voren te brengen, waardoor werkgevers en -nemers beter in staat zijn een opleidingsstrategie te bepalen;
- 5 Ontwikkeling cursusmateriaal «distance learning», voor personeel dat niet in staat is op regelmatige basis een cursus te volgen (zeevarenden bijvoorbeeld);
- 6 Ontwikkelen modules tbv bijscholing van maritieme docenten, om «maritieme» docenten op de hoogte te brengen van diepere achtergronden en nieuwe ontwikkelingen op hun vakgebied zodat zij in staat zijn onderwijs op een hoog niveau te verzorgen;
- 7 Promotiecampagne maritiem beroep, om de kwantitatieve tekorten aan Nederlandse zeevarenden te verlichten. Net als in 1996 en 1997 wordt in samenwerking met de maritieme bedrijfstak deze sector onder de aandacht van de middelbare schooljeugd gebracht.

8 Strategievorming zee-/riviervaart, om in de zeeriviervaart en kustvaart samenwerking te stimuleren tussen reders onderling en tussen reders en bevrachters, bijvoorbeeld door poolvorming. Deze samenwerking is erop gericht de positie van de zeeriviervaart in de markt te versterken en te bestendigen;

Het doel is de kwaliteit van de bedrijfsvoering te verhogen (projecten 1 t/m 3), de aansluiting (kwalitatief en kwantitatief) tussen het maritieme onderwijs en de arbeidsmarkt te verbeteren (projecten 4 t/m 7) en de strategische oriëntatie op deelsectoren te versterken (project 8). Er bestaat vanzelfsprekend een wisselwerking tussen de projecten: kwalitatieve versterking van het personeel bijvoorbeeld zal gepaard gaan met verhoging van de kwaliteit van de bedrijfsvoering.

42

*Wat zijn de doelstelling, taken, organisatie en werkwijze van de Stichting Nederland Maritiem Land en hoe worden deze gefinancierd? (blz. 21)*

De zeescheepvaartnota omvat naast een aantal direct op de kostenstructuur gerichte maatregelen ook een pakket flankerende maatregelen. De eerst genoemde maatregelen versterken de concurrentiekracht van de Nederlandse zeescheepvaartsector. Het flankerend beleid is erop gericht zeescheepvaartondernemingen in Nederland te verankeren. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat ook de maritieme infrastructuur, zoals de scheepsbouw, de scheepsfinanciering, toeleveringsindustrie, zich verder ontwikkelt. Tegelijkertijd stimuleert de groei van de zeescheepvaartsector de verdere ontwikkeling van de maritieme infrastructuur. Om deze maritieme clustervorming handen en voeten te geven is in juni 1997 door het meest betrokken bedrijfsleven de stichting Nederland Maritiem Land opgericht. De doelstelling van de stichting is Nederland als maritiem land uit te bouwen en te promoten door de maritieme cluster in Nederland te versterken. Belangrijke taken zullen liggen op het gebied van promotie van Nederland als maritiem land, maritieme opleidingen, en maritieme centrum functie. Het bestuur, bestaande uit topmensen van het maritieme veld, zal binnenkort het activiteitenplan voor de komende periode presenteren. Het bestuur zal worden bijgestaan door een klein stafbureau. De overheid heeft voor de komende 4 jaar de stichting subsidie toegezegd. Voor 1997 gaat het om f 600 000 bureaunkosten plus f 2 505 000 voor projecten. De subsidie voor 1998 is nog niet vastgesteld. De stichting zal daarnaast ook eigen financieringsbronnen zoeken.

43

*Kan een overzicht worden gegeven van de maatregelen die moeten worden uitgevoerd c.q. gecontinueerd teneinde de concurrentiepositie van de kustvaart te versterken, met een tijdschema en financieringsplan? Speelt de Stichting Nederland Maritiem Land hierbij ook een rol? (blz. 21)*

In juni is het Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping van start gegaan. Het voorlichtingsbureau is opgericht door het bedrijfsbureau dat ook circa 50% van de kosten voor zijn rekening neemt. De komende 3 jaar zal V en W dit bureau beleidsmatig en financieel ondersteunen. Hiervoor is een subsidie toegezegd van totaal f 1,1 mln. Voorjaar 2000 zal de effectiviteit van het bureau worden geëvalueerd, op basis waarvan besloten zal worden of en onder welke voorwaarden de subsidie wordt gecontinueerd.

Een belangrijk project is het pilot project EDI-short, gericht op een snellere informatie-uitwisseling tussen drie bij shortsea betrokken partijen door telematica. Begin volgend jaar zal, op basis van dit voorbeeldproject, via gerichte voorlichting gewerkt worden aan een bredere implementatie van EDI in de shortsea sector.

Verder zal de komende jaren, in nauwe samenwerking met de Ronde Tafel Shortsea Shipping, gewerkt worden aan het signaleren en wegnemen van knelpunten voor de verdere ontwikkeling van shortsea shipping. Belangrijk knelpunt voor shortsea shipping vormen de havenaanlooptarieven, met name de loodsgeldtarieven. In de discussie die binnenkort zal plaatsvinden in het kader van de brede herziening van het loodszwezen zal het aspect van de concurrentiepositie van shortsea shipping uitdrukkelijk worden meegenomen.

Een ander knelpunt vormen de administratieve procedures; komend jaar zal in samenwerking met douane/Financiën bezien worden welke knelpunten kunnen worden opgelost.

Snelheid en betrouwbaarheid van dienstverlening vormen voor de verlader belangrijke factoren bij de modaliteitskeuze. Innovaties op het gebied van schepen en overslagtechnologie kunnen daarom bijdragen aan een (nog) betere dienstverlening door shortsea. De komende jaren zal bezien worden op welke wijze initiatieven op dit terrein gestimuleerd kunnen worden.

Het internationale aspect van shortsea blijft belangrijk. Per vaargebied zullen knelpunten in het buitenland worden geïnventariseerd, en in internationaal overleg (in EU-verband en/of bilateraal) worden aangekaart.

Over de nadere uitwerking, planning en financiering van genoemde activiteiten hoop ik u voorjaar 1998 nader te informeren middels een voortgangsnota shortsea shipping. In deze nota zal onder meer het huidige beleid, zoals geformuleerd in het plan van aanpak shortsea shipping (1995), worden geëvalueerd, op basis waarvan nieuwe beleidsaccenten kunnen worden gelegd (bijvoorbeeld meer aandacht voor de versterking van de Nederlandse scheepvaartbedrijven in de shortsea markt) en het plan van aanpak zal worden geactualiseerd.

De Stichting Nederland Maritiem Land heeft als doel het maritieme cluster in Nederland te versterken. Belangrijke taken zijn er op het gebied van promotie van de maritieme sector, onderwijs en netwerkontwikkeling. Bovengenoemde maatregelen ter versterking van de concurrentiepositie van shortsea behoren niet tot het primaire taakveld van de Stichting. Versterking van shortsea shipping vanuit Nederland zal uiteraard wel bijdragen aan een sterker maritiem cluster en daarmee volledig in lijn zijn met de doelstellingen van Nederland Maritiem Land.

Het Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping is verantwoordelijk voor de uitvoering van alle promotie- en voorlichtingsactiviteiten op het gebied van shortsea shipping. Dit bureau onderhoudt goede (dagelijkse en bestuurlijke) contacten met Nederland Maritiem Land. Waar mogelijk vindt samenwerking tussen beide organisaties plaats. Bedoeling is dat het Voorlichtingsbureau tot het maritieme netwerk van Nederland Maritiem Land gaat behoren.

44

*Hoe is het mogelijk dat de doelstelling uit het TIB om 20 miljoen ton extra lading via de binnenvaart af te wikkelen, reeds na één jaar als niet haalbaar wordt beschouwd? (blz. 22)*

De doelstelling waaraan in de MIT-paragraaf «ontwikkeling alternatieven goederenvervoer over de weg» gerefereerd wordt, is de SVV2-doelstelling. In het SVV2 is voor de indicator «vervoersomvang binnenvaart» als doel een vervoersomvang van 370 miljoen ton in 2010 gesteld. In 1996 was de vervoersomvang circa 270 miljoen ton. De verwachting is dat het SVV-doel in het jaar 2010 niet wordt gehaald, maar dat de vervoersomvang tussen de 330 en 355 miljoen ton zal komen te liggen.

De TIB-doelstelling is gericht op substitutie van wegvervoer door vervoer over water. Het doel is om in 2010 circa 20 miljoen ton modal shift richting binnenvaart te realiseren. De geformuleerde TIB-doelstelling wordt wel als haalbaar beschouwd.

45

*Wat is de inzet van Nederland bij de onderhandelingen in het kader van de Europese sloopregeling voor binnenvaartschepen? (blz. 22)*

De Nederlandse overheid is voorstander van het continueren van de Europese sloopregeling voor het jaar 1998. De eerste twee tranches van de regeling hebben geleerd dat er zeker nog behoefte is aan de geplande derde tranche (1998).

Tussen nu en 28 april 1999 zal met betrekking tot de oud-voor-nieuw-regeling op internationaal niveau worden bezien of het niveau van de regeling moet worden aangepast. Voorkomen moet worden dat de oud-voor-nieuwbijdrage na 28 april 1999 in een keer wordt verlaagd van 1,5:1 tot 0, omdat anders het risico van een nieuwbouwgolf en onverantwoorde concurrentie verstoringen groot is. Wordt het afschaffen van de oud-voor-nieuwregeling overwogen, dan kan dat naar de mening van de Nederlandse overheid alleen geleidelijk. Daar zou dan in 1998 al mee moeten worden begonnen; bijvoorbeeld naar het niveau 1,25:1. Van groot belang bij het bepalen van de modaliteiten is ook de inhoud van het door de Europese Commissie op te stellen evaluatierapport. Verwacht wordt dat dit rapport eind 1997 gereed is.

Vooralsnog is Nederland voorstander van het permanent beschikbaar houden van de instrumenten sloop- en oud-voor-nieuwregeling. Zij moeten dan wel flexibel ingezet kunnen worden, zodat te allen tijde en naar behoefte op de marktontwikkelingen en ontwikkelingen in de subsectoren, kan worden ingespeeld. Flexibiliteit is tevens noodzakelijk om de mogelijkheid tot innovatieve nieuwbouw te garanderen.

46

*Kan worden aangegeven wat wordt bedoeld met de materieelregeling en de samenstelling van een servicepakket voor nieuwe toetreders in het spoorvervoer? Wil de minister nieuwe toetreders daarmee bevoordelen? (blz. 22)*

Het ministerie heeft onderzoek laten verrichten naar financieringswensen en problemen van bedrijven die naast NS-Cargo als tractiebedrijf willen gaan optreden. Doel was inzicht te verkrijgen in mogelijke ondersteuning van nieuwe tractiebedrijven. Uitkomst van dit onderzoek was dat het concept van een tractie-faciliteit mogelijk een goede modus vormt om toetredingsdrempels te slechten. Momenteel wordt bezien of marktpartijen hierin willen participeren.

Tevens wordt op aanvraag van geïnteresseerden het genoemde railcostingmodel en virtueel businessplan verstrekt. Hiermee kan een startend spoorbedrijf een bedrijfs-economische prognose maken die van pas kan komen bij het opstarten van een bedrijf.

De uitkomsten van het genoemde onderzoek en het model en businessplan komen ten goede aan nieuwe spoorbedrijven, aangezien deze hoge drempels ondervinden bij het betreden van de spoormarkt. De komst van concurrenten naast NS-Cargo wordt noodzakelijk geacht voor de bevordering van concurrentiekracht van de railgoederenmarkt.

47

*Het Kabinet geeft aan dat er een onderzoek wordt gestart naar de invloed van accijns op kerosine op de concurrentiepositie van Europa in de internationale luchtvaart. Houdt dit in dat wanneer de invoering van een accijns op kerosine een verslechtering van de concurrentiepositie van*

*Europa in de internationale luchtvaart tot gevolg heeft, dat een accijns op kerosine dan door het kabinet niet wenselijk wordt geacht? (blz. 24)*

Tijdens de behandeling van de nota: Luchtverontreiniging en luchtvaart heeft de regering aangegeven, dat zij voorstander is van de invoering van een kerosine accijns op Europees niveau op voorwaarde, dat een dergelijke maatregel een substantiële milieuverbetering te weeg brengt en dat het de concurrentiepositie van de Europese maatschappijen niet nadelig beïnvloed. Mocht uit het onderzoek duidelijk worden, dat de concurrentiepositie wel nadelig beïnvloed worden dan is de regering niet op voorhand voorstander van het invoeren van deze maatregel op Europees niveau en zal naar andere alternatieven gezocht moeten worden.

48

*Bij welke infrastructurele investeringen in het kader van RELUS blijft het Rijk financieel betrokken? (blz. 25)*

Infrastructurele uitbreidingsinvesteringen hebben betrekking op investeringen in het banenstelsel en in de luchtverkeersleiding. De kern van het beleid is dat, voor die regionale luchthaven waar rijksbetrokkenheid is gerechtvaardigd, in beginsel de kosten van initiële infrastructurele investeringen aan de luchtzijde voortaan voor een bijdrage van het rijk, i.c. V&W in aanmerking zullen komen.

49

*Besluitvorming over nut en noodzaak van verdere groei van luchtvaart in Nederland gebeurt volgens de begroting medio 1998. Betekent dit dat het kabinet pas dan een besluit neemt, of betekent dit dat medio 1998 ook de besluitvorming in het parlement afgerond moet zijn? (blz. 26)*

In november zal het Kabinet de Integrale Beleidsvisie aan het parlement aanbieden waarin de nut- en noodzaakvraag over verdere groei van de luchtvaart wordt beantwoord. Het is de wens van het Kabinet de Integrale Beleidsvisie te behandelen in de Tweede Kamer begin volgend jaar. In de IBV zal het Kabinet tevens aangeven welke vervolgstappen genomen zullen worden.

50

*Het opleggen van een heffing op oorspronkelijk van Schiphol vertrekkende passagiers stuitte op het gelijkheidsbeginsel. Waarom is er toen niet voor gekozen om deze heffing op te leggen aan alle passagiers die Schiphol aan doen (dus ook transfer)? (blz. 26)*

Het oorspronkelijk in de PKB vastgelegde systeem van een ticketheffing (alleen vertrekkende passagiers) is na toetsing aan het gelijkheidsbeginsel inmiddels vervangen door een voorstel voor een geluidsheffing op landende vliegtuigen, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met gewicht en geluidsproductie. Hierdoor worden indirect alle passagiers, maar ook vracht, belast. Een voorstel voor wijziging van de Luchtvaartwet die dit mogelijk zal maken, zal u binnenkort bereiken.

51

*Hoe ver is het met de voorbereiding c.q. uitvoering van isolatiefase 2 Schiphol? Wanneer kan het saneringsprogramma klaar zijn? Welke effecten heeft een eventuele versnelling van de aanleg van de vijfde baan hierop? (blz. 26)*

Tot dusver is veel tijd besteed aan het organiseren van het isolatieproject. Dat houdt onder andere in het opzetten van de organisatie,

opstellen van uitvoeringsprogramma, opstellen begroting, vastleggen van een administratieve organisatie, en het contracteren van deskundigen.

De voorbereiding is thans in de fase dat met de feitelijke isolatiewerkzaamheden begonnen is. Hieronder wordt verstaan dat de bewoners van een eerste, overigens bescheiden, contingent van 1300 woningen zijn benaderd, dat in kaart is gebracht welke isolatiewerkzaamheden in de betreffende woningen moeten worden aangebracht en dat er onderhandelingen met aannemers worden gevoerd om eind van dit jaar te kunnen gaan «timmeren». Inmiddels wordt het volledige programma voor 1998 verder voorbereid. De isolatie van de 14 000 woningen zal uiteindelijk in 5 bouwstromen plaatsvinden en in 2003 gereed moeten zijn, voorafgaand aan de tot dusver voorziene volledige ingebruikname van de 5e baan.

Op dit moment wordt onderzocht wat de effecten zijn op het isolatieprogramma van een versnelde aanleg van de 5e baan. Naar het zich laat aanzien zullen deze vooral de benodigde voorfinanciering door het Rijk en de prioriteitstelling (volgorde) van te isoleren huizen betreffen. Wat betreft het eerste punt volgt dit uit het feit dat de periode waarin de isolatiewerkzaamheden zullen moeten worden uitgevoerd korter wordt en er dus minder inkomsten (uit de geluidsheffing) staan tegen de uitgaven voor isolatie. In het midden blijft daarbij dat een versnelling van het programma, op zich tot kostenstijgingen kan leiden.

Wat betreft het tweede punt, zal in een aangepast isolatieprogramma zeker gesteld moeten worden dat woningen die als gevolg van een versnelde ingebruikname van de 5e baan structureel geluidshinder zullen ondervinden, in ieder geval tijdig geïsoleerd zullen zijn. Dit zal wellicht ten koste kunnen gaan van de isolatie van woningen die na ingebruikname van de 5e baan, geen structurele geluidsbelasting meer zullen ondervinden.

52

*Welke ontwikkelingen op het gebied van de financiering van het waterbeheer en de Europese regelgeving kunnen leiden tot een integratie van de waterbeheerswetgeving? (blz. 29)*

De ontwikkeling op het gebied van de financiering van het waterbeheer, noch de ontwikkeling op het gebied van de Europese regelgeving zullen, naar het zich thans laat aanzien, leiden tot een integratie van de waterbeheerswetgeving.

53

*Wanneer wordt besloten of stringente toepassing van wet- of regelgeving en/of aanscherping gewenst is teneinde een beleid voor «Ruimte voor de kust» te creëren conform het beleid ten aanzien van «Ruimte voor de rivier»? (blz. 29)*

V&W is met de departementen van VROM, LNV en EZ alsmede met IPO, VNG en Unie van waterschappen in overleg over de wijze waarop nieuwe permanente bebouwing op strand en eerste duinregel(s) kan worden tegengegaan. Vooralnog wordt ervan uitgegaan dat een aanscherping en stringenter toepassing van de bestaande wet- en regelgeving hiervoor toereikend is. Naar verwachting zal hierover in 1998 een besluit worden genomen.

54

*Wanneer wordt besloten of de extra kosten voor het verwijderen en verwerken van verontreinigde nautische specie kunnen leiden tot een verhoging van de kosten voor de recreatievaart? En hoe zou dat kunnen plaatsvinden? (blz. 29)*

Dat er extra kosten zullen gaan ontstaan voor de recreatievaart door de verwijdering van nautische specie moge duidelijk zijn. Jachthaven-beheerders die worden geconfronteerd met hoge kosten voor het onderhoud aan hun havens zullen deze normaliter doorberekenen in haven- en liggelden. Om welke bedragen het daarbij gaat kan niet worden aangegeven. Dit hangt immers samen met het tijdstip van baggeren, de daarmee gepaard gaande kosten .

Tot slot verwijs ik naar het antwoord op vraag 60.

55

*Hoe wordt de voorwaarde van «wie betaalt, bepaalt» bij de financiering van beheer en onderhoud van primaire waterkeringen ingepast in het (sinds 1 januari 1994) ingevoerde decentralisatiebeleid? (blz. 29)*

Bij de decentralisatie van de rijksbijdrageregelingen rivierdijk-versterking, beheer en onderhoud primaire waterkeringen en muskusrattenbestrijding, zijn de op de begroting van V&W voor deze taken opgevoerde bedragen overgeheveld naar het provinciefonds. De provincies zijn niet gehouden om deze van oorsprong voor de waterkeringszorg bestemde middelen, ook aan de waterkeringszorg te (doen) besteden.

Als er van uit wordt gegaan dat het hier (oorspronkelijk) rijksmiddelen betreft, dan kan niet gesteld worden dat invulling gegeven wordt aan het credo «wie bepaalt, die betaalt».

Ook als ervan wordt uitgegaan dat het inmiddels provinciale middelen betreft, kan voor de bijdrage beheer en onderhoud niet worden gesteld dat de provincie in belangrijke mate bepaalt hoe het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd. Dat geldt in mindere mate voor de provinciale bijdrage voor de rivierdijkversterking, waar de provincie het versterkingsplan goedkeurt.

Geconstateerd kan worden dat de decentralisatie een produkt is van de periode van vóór de hoogwaters van '93 en '95; een periode waarin de kosten van beheer en onderhoud als stabiel en niet of nauwelijks beïnvloedbaar werden beschouwd. Ook de kosten van de rivierdijk-versterking (en de versterkingen in het kader van de Deltawet) werden als eenmalig en eindig ervaren. Na afronding van de dijkversterking zou Nederland veilig zijn.

De hoogwaters van '93 en '95 hebben ons weer met de neus op de feiten gedrukt. Gesteld kan worden dat ons land altijd geconfronteerd zal blijven met een risico van overstromingen. Klimaatverandering, zeespiegelstijging en resultaten van onderzoek geven aan dat een voortdurende inspanning nodig is om het veiligheidsniveau genoemd in de Wet op de waterkering te handhaven. Kenmerkend voor klimaatverandering, zeespiegelstijging en de uitkomsten van onderzoek is dat de doorvertaling daarvan steeds minder in absolute termen naar het ontwerp van de waterkering vertaald kan worden. Enigszins paradoxaal kan gesteld worden dat de toenemende kennis ons leert dat oude zekerheden omgeven zijn door nieuwe onzekerheden.

Dit betekent dat er voortdurend (landelijke) keuzes gemaakt moeten worden hoe om te gaan met de nieuwe inzichten en onzekerheden; keuzes met mogelijk grote financiële gevolgen (zoals bijvoorbeeld de aanleg van de kades in Limburg en de blokkenproblematiek langs de zeedijken).

Ik acht het alleszins redelijk dat waar van het rijk in dergelijke gevallen een belangrijke financiële bijdrage wordt verwacht, het Rijk een navenante rol speelt bij het maken van bedoelde keuzes (wie betaalt, bepaalt).

56

*Hoe worden de wensen c.q. langere termijnplannen van Verkeer en Waterstaat ingepast in het «Agenda 2000-plus»-proces van het Kabinet? (blz. 29)*

Deze wensen c.q. langere termijnplannen van Verkeer en Waterstaat zijn aangegeven in de Voortgangsrapportage missiebrief, die het kabinet op 16 september aan de Kamer heeft aangeboden.

57

*Wordt er bij de paragraaf over de zuidelijke Delta, met name waar het gaat om een verdere integrale ontwikkeling en het herstel van oorspronkelijke samenhangen, vanuit gegaan dat het Veerse Meer «schoon» is? Zo ja, welke maatregelen zullen daartoe de komende jaren genomen (moeten) worden? (blz. 30)*

Tot de zuidelijke Delta behoort ook het Veerse Meer. In de zuidelijke Delta willen wij het herstel en mogelijke versterking van natuurlijke processen bereiken. Thans bestaan te rigide overgangen tussen de watersystemen. In het Regeringsvoornemen Vierde nota waterhuishouding wordt ingegaan op de wijze hoe wij dat willen bereiken.

Voor het Veerse Meer betekent dit dat een doorlaatmiddel in de Zand-kreekdam ervoor moet zorgen dat er méér vers zout water uit de Oosterschelde kan worden aangevoerd. Daarnaast is er behoefte aan een meer natuurlijk peilbeheer. Helaas, zoals ik de Kamer eerder heb gemeld, heb ik nog geen financiën kunnen vinden om dit doorlaatwerk in 1998 of de jaren daarna aan te leggen.

Het is geen vereiste dat het water in het Veerse Meer «schoon» is vóórdát er maatregelen getroffen kunnen worden. Het is juist omgekeerd. Door de aanleg van het doorlaatmiddel treedt een sterke kwaliteitsverbetering op als gevolg van een grotere verversing met zout Oosterscheldewater. Ook kan de stratificatie tussen zoete en zoute waterlagen worden bestreden, hetgeen gunstig is voor de waterkwaliteit.

58

*Wanneer zullen de Ministeries van V&W, VROM en LNV en provincies en waterschappen kunnen overgaan tot het zogenaamd «geïntegreerd kustzonebeheer»? (blz. 30)*

Geïntegreerd kustbeheer krijgt vooral gestalte via een gebiedsgerichte aanpak. De regie berust bij de provincies, met actieve ondersteuning van rijkszijde. Verschillende gebiedsgerichte projecten uit de nota Kustbalans 1995 (Kamerstukken 1995–1996, 21 136, nr. 22) zijn respectievelijk worden inmiddels uitgewerkt. Ook in het kader van het overleg tussen gemeenten, waterschappen, provincies en rijk om bebouwing in de kust tegen te gaan (zie vraag 59) wordt gezamenlijk invulling gegeven aan een mogelijke inrichting van de kustzone. Zo wordt op goede wijze een begin gemaakt met geïntegreerd kustzonebeheer.

59

*Welke maatregelen kan de minister nemen om bebouwing in het winterbed van de stranden en de eerste duinenrij tegen te gaan? (blz. 31)*

Uitgaande van de bestaande wet- en regelgeving (zie ook vraag 53) berusten de belangrijkste instrumenten om bebouwing op het strand en in het duin tegen te gaan bij gemeenten en waterkeringbeheerders. Op plaatsen waar Rijkswaterstaat waterkeringbeheerder is worden geen nieuwe vergunningen voor permanente bebouwing op strand en waterkering afgegeven. In februari van dit jaar heb ik Gedeputeerde Staten van de kustprovincies per brief verzocht te bevorderen dat andere



waterkeringbeheerders en gemeenten eenzelfde lijn volgen. Een en ander is ook verwoord in het Regeringsvoornemen over de vierde Nota waterhuishouding. Vooralnog overweeg ik geen andere maatregelen. Pas als er duidelijke aanwijzingen zouden zijn dat deze aanpak onvoldoende resultaat oplevert, zal ik me, samen met andere departementen, beraden of aanvullende maatregelen bijvoorbeeld middels het WRO-instrumentarium of een beleidslijn, noodzakelijk zijn.

60

*Wanneer zal het, in het beleidsstandpunt verwijdering baggerspecie aangekondigde, onderzoek gereed zijn naar de hoeveelheid en de kwaliteit van onderhoudsbaggerspecie bij gemeenten, naar de omvang van de meerkosten voor het verwijderen daarvan en naar de financieringsmogelijkheden? Wanneer zal het Kabinet een standpunt over dit onderzoek innemen? (blz. 31)*

Het onderzoek door Coopers & Lybrand is in september 1997 afgerond. Thans wordt tussen de betrokken overheden verkend om met een convenant tot oplossingen te komen. Uit de studie blijkt onder andere dat wanneer de baggerkosten (inclusief storten en/of verwerken) sterk verlaagd kunnen worden er sprake is van een veel kleiner financieel probleem dan eerder door de VNG aangegeven. Wanneer storten mogelijk is (er zijn nog onvoldoende stortplaatsen) verkleint het probleem zich tot minder dan 1 mld gulden. Bij verwerking moet gauw met méér dan 2 mld gerekend worden.

Het Kabinet zal zijn standpunt kenbaar maken parallel met de Regeringsbeslissing Vierde nota waterhuishouding.

61

*Door de beschikbare financiële middelen kan zowel de realisatie van stortcapaciteit als de sanering van de waterbodem slechts ten dele worden ingevuld. Kan het Kabinet uiteenzetten wat hiervan de gevolgen zullen zijn voor het functioneren van de scheepvaart en de ecologische functie van het water? (blz. 31)*

Door het ontbreken van enerzijds voldoende stort- en verwerkingscapaciteit en anderzijds gebrek aan financiële middelen is er sprake van het niet optimaal functioneren van de scheepvaart. Daar waar dat ernstige problemen oplevert is een tijdelijke oplossing gevonden door relatief kleine hoeveelheden knelpuntenspecie naar de Slufter te brengen. Ook waar onveilige situaties voor de scheepvaart dreigen worden dure en tijdelijke oplossingen gezocht, zoals bij het Kanaal Gent-Terneuzen.

Maar verbeteringen aan vaarwegen zijn vaak niet mogelijk. En vele, vooral gemeentelijke havens slibben steeds meer dicht. Ik ben daarom blij dat bijvoorbeeld de verbetering van de vaargeul door het Ketelmeer in 1998 kan starten. Dáár hebben wij dan een grootschalig depot.

Met de ecologische functies van het water is het eigenlijk hetzelfde gesteld. Tot nu toe vinden milieusaneringen plaats in combinatie met onderhoud van havens. De sanering van het Ketelmeer is de eerste echte milieusanering, ter voorkoming van een verdere vervuiling van het IJsselmeer en voor een begin van de invulling van de natuurfunctie en de recreatiefunctie van dit meer. Aan de integrale verbetering van de Hollandsche IJssel wordt gewerkt, maar dan is het budget om andere plaatsen in de rijkswateren aan te pakken grotendeels op.

62

*Met de huidige beschikbare middelen kunnen de in de derde Nota Waterhuishouding geformuleerde doelstellingen niet in 2015, maar pas in 2040/2050 gerealiseerd worden. Kan het Kabinet de gevolgen van dit uitstel voor de landbouw, drinkwatervoorziening en recreatie aangeven? Is*

*een dergelijk lange uitstel van het herstel en de inrichting van watersystemen wel verantwoord c.q. wenselijk? (blz. 32)*

Met de huidige beschikbare middelen kunnen de doelstellingen voor herstel en inrichting uit de derde Nota Waterhuishouding pas in 2040/2050 gerealiseerd worden in plaats van in 2015. Dit uitstel zal met name gevolgen hebben voor de ecologische waarden en in het verlengde hiervan ook de recreatiefunctie van de watersystemen. De directe invloed op de functies drinkwatervoorziening en landbouw is beperkt. Indirect kan echter enige invloed aanwezig zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan de inrichting van natuurlijke oevers langs rivieren en meren waar een combinatie met oeverinfiltratie ten behoeve van de drinkwatervoorziening mogelijk kan zijn. Voor de landbouw kan een gevolg zijn dat er een minder snelle verbetering van de kwaliteit van de landbouwwatervoorziening zal optreden.

Deze vertraging is een gevolg van een noodzakelijke maar mijns inziens verantwoorde prioriteitstelling binnen de begroting van V&W. Voor de watersystemen zelf betekent dit, dat het ecologisch herstel van watersystemen zal worden vertraagd. De watersysteemverkenningen hebben aangegeven dat herstel- en inrichtingsmaatregelen (naast terugdringen verontreiniging) een hoog rendement ten aanzien van het ecologisch functioneren opleveren.

63

*Kan de minister een reactie geven op het rapport van de commissie Zand (Provinciale Staten van Gelderland) over de zandwinning in Gelderland, met name op het punt van de activiteiten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om alternatieve grondstofwinning te bevorderen? (blz. 32)*

Het doet mij deugd dat ook de commissie Zand constateert dat het van een groot maatschappelijk belang is dat steeds kan worden beschikt over voldoende beton- en metselzand. Dat is, naast andere, óók insteek van het beleid voor de oppervlakedelfstoffenvoorziening in het Structuurschema Oppervlakedelfstoffen (SOD). Ter voldoening aan de vraag naar beton- en metselzand wordt door mijn ministerie voortschrijdend geprognostiseerd wat de behoefte zal zijn. Mede op basis daarvan worden met de provincies afspraken gemaakt over de hoeveelheden winbaar te maken beton- en metselzand (taakstellingen).

Ik ben het niet eens met de commissie Zand als zij stelt dat van departementen en bedrijfsleven in de huidige situatie geen initiatieven verwacht hoeven te worden om de noodzaak tot winning van beton- en metselzand te verminderen. Ook dat is een insteek van het SOD. Bij de afspraken over de taakstellingen voor het winbaar maken van beton- en metselzand wordt steeds rekening gehouden met b.v. een optimistisch verwachting met betrekking tot het gebruik van secundaire grondstoffen.

Op verschillende fronten wordt onderzoek gedaan naar alternatieve mogelijkheden, zowel door het bedrijfsleven als door de overheid en in verschillende gevallen gezamenlijk. Echter, de onzekerheid omtrent de slaagkans op korte termijn is voor mij reden om voorzichtigheid te betrachten deze in onderzoek zijnde mogelijkheden op voorhand als reële mogelijkheid in te calculeren bij de taakstellingsafspraken. Op beton- en metselzand, c.q. mede op beton- en metselzand gerichte, onderzoeken zijn:

#### Secundaire grondstoffen

Er wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid om recyclingbrekerzand ((een deel van) de fijne delen die ontstaan bij het breken van puin) als vervanger voor beton- en metselzand in te zetten. Dit onderzoek

wordt deels door V&W betaald. Er is perspectief, er zijn echter ook nog betontechnologische en economische problemen. Tot nu toe worden kleine hoeveelheden brekerzand (0,1 mln ton/jr) naast geringe hoeveelheden kolenvliegias en z.g. zeefzand (in totaal 0,02 mln ton/jr) toegepast als beton- en metselzand vervangende grondstof (op een jaarlijks verbruik van 21 mln ton beton- en metselzand).

Onderzoek naar toepassing zand uit baggerspecie als beton- en metselzand (grotendeels betaald door V&W) blijkt nauwelijks tot geen perspectief te bieden.

#### Onderzoek naar fijner zand

V&W heeft de afgelopen jaren onderzoek laten doen naar de mogelijkheid om fijner zand dan tot nu toe gebruikelijk toe te passen als vervanging van het schaarsere grove zand dat momenteel wordt toepast voor beton. Dat heeft perspectief. Echter, er is nader onderzoek nodig, in overleg met het betrokken bedrijfsleven (dat bepaalt in belangrijke mate welk zand wordt toegepast, daarvoor is geen publiekrechtelijke regelgeving). Naar verwachting zal medio 1998 dit vervolgonderzoek gereed zijn.

Indien fijner zand dan tot nu toegepast kan worden (zonder invloed op het grind en de cement etc. voor de beton) zal niet minder zand nodig zijn. Voordeel ervan is echter dat iets minder groffe zandvoorkomens ook in aanmerking komen voor beton- en metselzandwinning, zodat de gebiedskeuze wordt verruimd. Tevens zou dit betekenen dat bestaande winningen beter benut kunnen worden.

V&W heeft ook onderzoek laten doen naar fijner zand ter vervanging van metselzand, ook daarvoor geven voorlopige resultaten enig perspectief. Vervolg onderzoek is in voorbereiding.

#### Noordzeezand

V&W en EZ (voormalige Rijks Geologische Dienst) doen onderzoek naar de (geschiktheid van) zandvoorkomens in de Noordzee. Als vervanging voor beton- en metselzand biedt dit tot nu toe nauwelijks of geen perspectief (te weinig grof, economisch niet haalbaar). Dit onderzoek gaat echter nog door, nu met name gericht op mogelijkheden tot ca. 20 m beneden de zeebodem. Hierbij is ook het bedrijfsleven betrokken. Essentiële onderzoekspunten hierbij zijn onder meer ook het voorkomen van kust aantasting als gevolg van grootschalige winning en de economische aspecten.

#### Onderzoek besparing

V&W heeft onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om dunner te construeren etc. om daarmee op bouwgrondstoffen te besparen. Voorlopige resultaten geven enig perspectief aan, vooral op lange termijn. Vervolg onderzoek is in voorbereiding.

#### Synergie

Bij dit V&W onderzoek wordt gezocht naar goede voorbeelden van synergie tussen oppervlaktedelfstoffenwinning en een ander doel. Voorbeelden van andere doelen zijn wonen aan water, natuur, recreatie, veiligheid tegen overstroming etc.

Goede voorbeelden van synergie zijn projecten waarbij vanaf het begin van het project beide doelen meewegen in de planning en realisatie. Doel van dit onderzoek is projecten met synergie ten voorbeeld te stellen aan ontwikkelaars van nieuwe ontgrondingen en personen die werkzaam zijn op het gebied van de ruimtelijke ordening etc. Achterliggende gedachte

hierbij is via synergieprojecten de maatschappelijke weerstand tegen ontgronden te verkleinen.

Voor de meer algemeen gerichte overheidsactiviteiten om zuinig zijn met bouwgrondstoffen en hergebruik te bevorderen (periodieke evaluatie toepassing secundaire grondstoffen bij rijks- en provinciale bouwdiensten, implementatieplan Bouw- en sloopafval, afspraken overheid/bedrijfsleven, stortverbod herbruikbare afval-stoffen etc. verwijs ik u naar het structuurschema Oppervlakedelfstoffen (Tweede Kamer, 1995–1996, 23 635, nr. 18).

64

*Welke maatregelen worden genomen om verziltingsproblemen als gevolg van het toepassen van zeezand, te voorkomen? Is het noodzakelijk daarvoor het Bouwstoffenbesluit aan te passen. (blz. 32)*

Om verziltingsproblemen te voorkomen wordt zeezand alvorens het toe te passen ontzilt door tijdens het transport zoveel mogelijk zout water aan het zand te onttrekken. Daarnaast vindt veelal extra ontzilting plaats door het zeezand bij de overslaglocaties of tijdens het binnenlands transport te spoelen met zoetwater. Op deze wijze kan met relatief geringe kosten (enkele dubbeltjes per m<sup>3</sup>) worden voldaan aan de vigerende eis voor schone grond zoals die is gesteld in het Bouwstoffenbesluit, namelijk max. 200 mg CL per kg droge stof. Schone grond mag overal in ons land zondermeer worden toegepast.

Er zijn echter in Nederland gebieden die qua verzilting zeer gevoelig zijn. Dit speelt met name in de beheersgebieden van de Hoogheemraadschappen van Rijnland, Schieland en Delfland. Momenteel wordt door de provincies Noord- en Zuid-Holland in samenwerking met de waterschapswereld onderzocht in welke gebieden en in welke mate een van het Bouwstoffenbesluit afwijkend (strenger) regime voor het zoutgehalte in zeezand moet worden aangehouden. In overleg met het Ministerie van VROM wordt momenteel nagegaan op welke wijze dit dan juridisch kan worden verankerd.

65

*Hoe verhoudt de reciprociteitsclausule zich tot het WTO-telecommunicatieakkoord van 15 februari 1997? Wordt de Nederlandse markt niet te open? (blz. 33)*

Het WTO telecommunicatieakkoord treedt in werking op 1 januari 1998 en staat inderdaad geen reciprociteit toe. Echter, de partijen bij het akkoord houden wel de mogelijkheid om maatregelen te nemen tegen anti-concurrentieel gedrag. Het ontwerp voor een nieuwe telecommunicatiewet bevat de mogelijkheid voor de minister om ontheffing te verlenen van de interconnectieplicht met bedrijven uit het buitenland als de mededingingsverhoudingen in belangrijke mate verstoord worden. Hiervan kan sprake zijn als de interconnectie vragende buitenlandse onderneming op de thuismarkt een monopoliepositie inneemt en onevenredig hoge vergoedingen vraagt voor de afwikkeling van verkeer en een aanzienlijke hoeveelheid internationaal verkeer afroemt of dreigt af te romen.

De binnenlandse markt wordt een open markt met spelregels die eerlijke concurrentie moeten garanderen. Zolang aanbieders zich aan die regels houden, hebben zij het recht om hun diensten aan te bieden. Deze benadering heeft als doelstelling de concurrentiepositie van Nederland te versterken door eerste klas telecommunicatievoorzieningen en toepassingen. Daarbij gelden overigens wel een aantal maatschappelijke randvoorwaarden.

*Kan de minister al meer duidelijkheid geven over de horizonbepalingen die eventueel voor het orgaan van de OPTA gelden? (blz. 33)*

Neen. De OPTA verricht zijn taken ten behoeve van de realisatie van een volledig concurrerende markt. Op dit moment is nog niet voorspelbaar wanneer deze situatie bereikt zal zijn en dus de OPTA kan ophouden te bestaan. Om hier alert op te blijven is in de OPTA-wet een evaluatie-mechanisme opgenomen. De minister van Verkeer en Waterstaat zal het functioneren van het zbo binnen vier jaar na inwerkingtreding van de OPTA-wet en vervolgens elke vier jaar evalueren. Deze evaluatie heeft met name betrekking op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het functioneren van de OPTA. Hierbij wordt de Staten-Generaal tevens geïnformeerd over de wenselijkheid van het al dan niet voortzetten van de OPTA.

De wenselijkheid van het voortzetten wordt bepaald door de mate van marktwerking die op een gegeven moment in Nederland is bereikt en de noodzaak voor blijvend toezicht daarop.

*a. Welke rol spelen de openbaar vervoerbedrijven bij de sensibilisering voor de millenniumproblematiek binnen Verkeer en Waterstaat?*

*b. Zijn er binnen Verkeer en Waterstaat, reeds aspecten van de millenniumproblematiek opgelost? Welke?*

*c. Is de minister bereid vóór de begrotingsbehandeling de resultaten van de risico-analyse ten aanzien van de millenniumproblematiek aan de Kamer ter beschikbaar te stellen? (blz. 34)*

a. Gelet op het belang van een goed werkend openbaar vervoer heeft Verkeer en Waterstaat in juli 1997 schriftelijk de openbaar vervoersbedrijven op het belang van de millenniumproblematiek gewezen. Het departement heeft erop aangedrongen de omvang van de problematiek te onderzoeken en verzocht de geëigende maatregelen te treffen voor een tijdige oplossing van geconstateerde problemen.

Mede in het kader van de zorg voor een veilige verkeers- en vervoersinfrastructuur kijken zowel Rijk, lagere overheden als zelfstandige bestuursorganen (denk aan RDW en de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie) naar eventuele millenniumrisico's. In aanvulling daarop zal voor de rail-infrastructuur NS Railned om een nadere rapportage worden gevraagd hoe daar de millenniumproblematiek wordt aangepakt en eventuele problemen worden opgelost.

b. In de rapportage aan de Kamer van 6 oktober 1997 hebben de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en de Minister van Economische Zaken de gezamenlijke rapportage van de departementen over de huidige stand van zaken rond de millenniumproblematiek aan de Kamer aangeboden. In die rapportage is aangegeven dat Verkeer en Waterstaat zich in de inventarisatiefase bevindt. Conform de in de genoemde brief opgenomen planning zal per 1 december a.s. aan de Kamer over de analysefase worden gerapporteerd.

Op bepaalde onderdelen is Verkeer en Waterstaat overigens al een stap verder. Zo zijn ten aanzien van een aantal departementsbrede systemen zoals het financiële en het personele systeem alsmede het landelijke communicatie-netwerk VenWnet reeds de nodige acties verricht om te verzekeren dat deze millenniumproof zijn.

c. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag b. zijn de inspanningen erop gericht om per 1 december de Kamer over de analyse ten aanzien van de millenniumproblematiek te informeren.

68

*Is de minister van plan om de belemmeringen, zoals die onder de WTV bestonden, ten aanzien van innovatieve diensten (bijvoorbeeld voicemail) niet op te nemen in de nieuwe Telecommunicatiewet en de daarop te baseren nadere regelgeving? Is dit ook niet in het belang van gebruikers en de positie van Nederland als mainport voor de elektronische snelweg? (blz. 35)*

Het is inderdaad van groot belang voor gebruikers en voor de positie van Nederland als mainport voor allerlei IT-diensten dat er zo weinig mogelijk belemmeringen voor aanbieders van dergelijke diensten bestaan om toe te treden tot de markt en om innovatie binnen de sector tot stand te brengen.

Mijn beleid is gericht op de verdere ontwikkeling van een hoogwaardige infrastructuur en innovatieve telecommunicatiediensten met een gunstige prijs-kwaliteitverhouding. De nieuwe telecomwet is er derhalve nadrukkelijk op gericht dusdanige randvoorwaarden te scheppen dat de maatschappelijke en economische functies die telecommunicatie vervult, optimaal kunnen worden ingevuld.

69

*Wetende dat een aantal telecommunicatievoorzieningen aan gehandicapten gratis ter beschikking wordt gesteld, is de minister van mening dat dergelijke taken door de overheid zouden moeten worden vervuld nu KPN een, aan concurrentie onderhevig, bedrijf is geworden en in die zin haar maatschappelijke verantwoordelijkheden deelt met andere bedrijven? (blz. 35)*

Voor de meeste bijzondere voorzieningen op het gebied van telecommunicatie dient door gehandicapten en andere bijzondere gebruikersgroepen te worden betaald. Van die diensten is er ook nu geen die onder de aan KPN opgedragen diensten valt. Ook in de toekomst ligt het niet voor de hand om dergelijke diensten onder de universele dienst te regelen. Zoals toegezegd, zal ik met de gehandicaptenraad nagaan voor welke van dergelijke bijzondere voorzieningen de beschikbaarheid een knelpunt vormt. Met andere verantwoordelijke bewindslieden en het bedrijfsleven zal voor gesignaleerde knelpunten een oplossing worden gezocht, waarbij, zo nodig, tevens het aspect betaalbaarheid in beschouwing zal worden genomen.

70

*Hoe staat het met de voorbereidingen rond de veiling van de DCS-1800 frequenties in 1997 en 1998? (blz. 35)*

Sinds het indienen van de begroting is besloten alle frequenties die nu beschikbaar zijn en die begin 1998 beschikbaar komen, in één procedure te verdelen. De Europese Commissie heeft naar aanleiding van een klacht van Libertel medegedeeld dat huns inziens de klacht gegrond leek op het punt van de schaarstevergoeding die Libertel zou dienen te betalen. Om aan dat bezwaar tegemoet te komen, is besloten deze schaarstevergoeding uit het wetsvoorstel te halen door middel van een novelle. Deze novelle is inmiddels voor advies bij de Raad van State ingediend.

71

*In het kader van de digitalisering zal in Nederland aansluiting worden gezocht bij ontwikkelingen in de rest van Europa met betrekking tot Digital Video Broadcasting. Om welke reden is Nederland tot nu toe nog niet aangesloten geweest bij dit project? (blz. 36)*

Nederland behoort sinds de oprichting tot de leden van het DVB project. In dit Digital Video Broadcasting project worden de standaarden gezet voor digitale televisie. De standaarden die door het DVB project opgesteld worden, laten de nodige ruimte voor nadere invulling, die af kan hangen van de omstandigheden. Om deze reden is Nederland dan ook lid van DigiTag. De Digital terrestrial Television Action Group beoogt om binnen Europa tot een goede geharmoniseerde markt gedreven introductie van digitale aardse televisie te komen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de standaarden die door het DVB project worden opgeleverd.

72

*a. Kan de Minister een knelpunteninventarisatie overleggen gegeven het actieprogramma Elektronische Snelweg?*

*b. Is aan te geven welk onderzoek wordt voorgesteld?*

*c. Kan de Minister een strategische visie op de toekomst van de telecommunicatiesector overleggen? (blz. 38)*

a. In het kader van de evaluatie van het Nationaal Actieprogramma Elektronische Snelwegen is door V&W een onderzoek gestart naar de internationale positie van de Nederlandse telecommunicatie-infrastructuur. Doel van deze studie is om enerzijds inzicht te verkrijgen in de relatieve positie van de telecommunicatiemarkt sinds de ontwikkelingen onder andere op het terrein van de liberalisering, de technologie en verdergaande internationalisering. Doel anderzijds is om op basis van een sterkte-zwakte analyse van de sector een aantal (strategische) aandachtsvelden voor de middellange termijn te benoemen. Dit onderzoek zal begin 1998 gereed zijn. De resultaten van dit onderzoek zullen verder gebruikt worden mede ten behoeve van een brief aan de Tweede Kamer in het kader van de herijkingsoperatie Actieprogramma Elektronische Snelwegen die begin 1998 aangeboden zal worden.

b. De resultaten van deze studie kunnen, naast de input voor de brief aan de Tweede Kamer over de herijking van het Actieprogramma, tevens aanleiding zijn voor nader onderzoek. Daar de studie pas begin 1998 afgerond zal zijn is nog niet bekend welke onderwerpen voor nader onderzoek in aanmerking komen. Daarmee zou ik vooruitlopen op de resultaten van de studie.

c. Op 15 september 1997 heb ik de nieuwe Telecommunicatiewet aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze wet en bijbehorende Memorie van Toelichting wordt mijn visie verwoord op de toekomst van de telecommunicatiesector.

73

*a. Kan de minister de Tweede Kamer informeren over de resultaten van het onderzoek naar de effecten van liberalisering van de telecommunicatie?*

*b. Op welke wijze wordt aan het Nationaal Actieprogramma nader invulling gegeven? (blz. 38)*

a. Momenteel wordt een internationaal vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar de relatieve positie van de telecommunicatie-infrastructuur. Deze studie zal begin 1998 afgerond worden en zal inzicht verschaffen in onder andere de effecten van de liberalisering van de telecommunicatie. (zie tevens het antwoord op vraag 72)

b. In een brief die nog deze maand door de Minister van Economische Zaken namens de «NAP-departementen» aan de Tweede Kamer gezonden zal worden, wordt een korte stand van zaken geschetst van het herijkingsproces van het Nationaal Actieprogramma Elektronische Snelwegen. Als

bijlage bij deze brief wordt meegezonden «de resultaten van het Actieprogramma elektronische Snelwegen: van metafoor naar actie 1994–1997». In dit document wordt per actielijn aangegeven welke resultaten de afgelopen jaren behaald zijn en hoe zij zich verhouden tot het voorgenomen beleid. Voor nadere informatie verwijs ik dan ook naar deze brief.

In deze brief melden de ministers tevens zo spoedig mogelijk meer inzicht te zullen verschaffen over de verdere invulling van het herijkingsproces. Naast de verschillende studies die door de betrokken departementen uitgevoerd worden (waar onder het internationaal vergelijkend onderzoek telecommunicatie-infrastructuur), zullen tevens een aantal adviesaanvragen op het terrein van de informatiemaatschappij (SER, WRR) meegenomen worden in de nadere invulling. De invulling geschiedt vervolgens door het benoemen van een aantal strategische aandachtsvelden die inhoudelijk verder door de betrokken departementen zullen worden uitgewerkt.

74

*In hoeverre is het feit dat «een kritische beschouwing van de inzet van extern personeel ook een toename van de personele bezetting tot gevolg» heeft te rijmen met de uitgangspunten van de Grote Efficiency Operatie? (blz. 43)*

In de Grote Efficiency Operatie (1992–1994) is het takenpakket van V&W kritisch getoetst op de noodzaak van de uitgevoerde taken en de wijze waarop de taken worden uitgevoerd, de bedrijfsvoering. Als gevolg van de GEO is het personeelsbestand van V&W afgenomen met ± 1350 fte, met een financieel beslag van ± f 85 mln.

Het takenpakket en de bedrijfsvoering zijn ook na de GEO een onderwerp van kritische analyse gebleven. Voorbeelden zijn de outputsturing bij Rijkswaterstaat, diverse decentralisaties en een beperkte omzetting van extern in ambtelijk personeel. Deze acties hebben meestal ook personele consequenties. In veel gevallen gaat het om een afname van het personeelsvolume, maar een enkele keer ook om een toename.

In dit licht past de omzetting van extern personeel in ambtelijk personeel, – dezelfde taken voor minder kosten –, binnen de GEO-filosofie.

75

*Op artikel 1.08 worden de uitgaven voor 1998 ten opzichte van 1997 met ruim 25% gekort. Welke gevolgen heeft dat voor de uitvoering van de taken die onder dit artikel vallen en worden er taken afgestoten? (blz. 64)*

De korting op het begrotingsartikel 01.08 wekt de indruk dat minder aandacht en geld wordt besteed aan het onderwerp crisisbeheersing. Dat is evenwel niet het geval. Per 1 juni 1997 is op het ministerie een programma crisismanagement van start gegaan. Dit mede in verband met de afspraken die zijn gemaakt bij de vaststelling van het nationaal handboek crisisbesluitvorming. In dit programma wordt crisismanagement in het gehele beleidsterrein van V&W doorgelicht en worden waar nodig verbeteringen aangebracht. De middelen hiervoor worden geput uit de begroting van met name Rijkswaterstaat en zijn daarom niet terug te vinden in de departementale begroting van crisisbeheersing.

76

*In artikel 1.09 staan de uitgaven die gemaakt gaan worden voor de raden en commissies. De Transportongevallenraad zal naar verwachting in 1998 in werking treden, maar wordt nog niet genoemd in dit artikel. Wat is hiervan de reden? (blz. 65)*



Tot het moment dat de TOR is ingesteld zijn de uitgaven op twee begrotingsartikelen geraamd. In artikel 1.09 is ten behoeve van de Transportongevallenraad een bedrag van f 2 mln geraamd. Voorts is in artikel 01.01 voor de Personeels- en Materiële kosten van de Transportongevallenraad een bedrag opgenomen van f 3 mln. In totaal is dus binnen de begroting 1998 f 5 mln ten behoeve van de Transportongevallenraad beschikbaar.

Het is een omissie dat dit bij de desbetreffende begrotingsartikelen niet expliciet is aangegeven. Vanaf het moment dat de TOR is ingesteld zal ervan uitgaan dat deze de status van een Zelfstandig Bestuursorgaan heeft, de bijdrage van Verkeer en Waterstaat op één begrotingsartikel worden geraamd.

77

*In de specificatie van de nieuwe mutaties met betrekking tot het Infrastructuurfonds in artikel 1.14 staat dat ten behoeve van SWAB/TIB f 86 miljoen onttrokken wordt. In de toelichting wordt verwezen naar diverse artikelen. Welke artikelen zijn dit? (blz. 72)*

De f 86 mln komen ten goede aan onderzoek naar het flankerend beleid van goederen (03.02), aan de spitsexploitatie NS (03.10), aan de spits-exploitatie Stad-streek (03.10), aan de stimulering OV (03.10), aan Bedrijfsvervoer (03.16), aan B&M maatregelen (03.18) en aan sector stimulering goederenvervoer (05.31).

78

*Waarom vallen de uitgaven ten behoeve van de Stichting CROW, coördineren van studie, onderzoek en regelgeving, niet onder artikel 1.05, Onderzoek en ontwikkeling algemeen? (blz. 77)*

De bijdrage aan de stichting CROW werd in de oude begrotingsindeling geraamd op artikel-onderdeel XII 02.51.02. Op grond van de nieuwe begrotingsindeling is de bijdrage in de begroting 1998 geconverteerd naar artikel-onderdeel XII 02.02. Omdat de stichting CROW zich specifiek oriënteert op de ontwikkelingen in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-)sector is er ook om die reden van afgezien de betreffende bijdrage te ramen op het artikelonderdeel 01.05 Onderzoek en ontwikkeling algemeen.

79

*Is het in het kader van scheiding van exploitatie en infrastructuur niet vreemd dat de onderhoudsbijdragen en kapitaallasten ten behoeve van de rail-infrastructuur in het stads- en streekvervoer op hetzelfde artikel als de exploitatie worden verantwoord? (blz. 96)*

Nee.

De scheiding van infrastructuur en exploitatie is een zaak voor de overheid, die verantwoordelijk is voor de aansturing van vervoerbedrijven. Met de decentralisatie in het stads- en streekvervoer is niet langer het Rijk hiervoor verantwoordelijk. In de nieuwe regiobekostiging is dan ook de integrale vergoeding inclusief het onderhoud van (rail-)infrastructuur in de exploitatie begrepen, opdat de techniekeuze (tram, bus, metro, CVV) van de decentrale overheid niet wordt beïnvloed door verschillen in de subsidieregimes van het Rijk.

Dat vervolgens de decentrale overheden (net als het Rijk met betrekking tot spoorvervoer) zo'n onderscheid tussen infrastructuur en exploitatie wél maken, ligt voor de hand en is ook goed mogelijk vanuit de geboden bestedingsvrijheid.

Het Rijk participeert nog wel in de investering in nieuwe infrastructuurprojecten (groter dan 25 mln) via het infrastructuurfonds.

80

*Voor de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoersbedrijven is bij het terugdraaien van de bezuinigingen OV structureel f 10 miljoen gereserveerd. Betekent dit dat de verzelfstandiging van deze bedrijven ten koste gaat van het overige stads- en streekvervoer? (blz. 97)*

Neen, de bedrijfstak ging ervan uit dat f 75 mln zou moeten worden bezuinigd. Het terugdraaien van een gedeelte van de taakstelling komt juist ten goede van partijen.

De Kamer heeft besloten dat f 50 mln meer beschikbaar moest komen voor de OV-sector. Voor een deel (f 40 mln) zijn de extra gelden gebruikt voor de generieke bijdrage en voor een deel (f 10 mln) voor de verzelfstandiging van een aantal GVB's. Met de extra gelden voor de generieke bijdrage is de trend gezet voor een structurele vermindering van de bezuinigingen tot – f 35 mln per jaar.

81

*Waar is de taakstelling van f 10 miljoen op de specificatie nieuwe mutaties bij artikel 3.10 voor bedoeld? (blz. 98)*

De taakstelling komt voort uit de Kaderbrief 1998 en is bedoeld ter dekking van onvermijdbare tegenvallers en of intensiveringen.

82

*Waarop is de vervoergroei van 9% gebaseerd die als uitgangspunt is genomen voor de bepaling van de ontwikkeling van de kosten, opbrengsten en kostendeckingsgraad van het stads- en streekvervoer? (blz. 102)*

In deze grafiek is gepoogd weer te geven, welke ontwikkeling van de kostendeckingsgraad zich voordoet bij een gematigd groeiscenario (circa 2% groei per jaar). Alhoewel de afgelopen jaren zich slechts een vervoerdaling heeft voorgedaan, is de verwachting dat nu de omslag naar groei plaatsvindt. Welke groei zich daadwerkelijk zal voordoen, is niet te voorspellen. Desalniettemin lijkt een groeiscenario van circa 2% per jaar niet onrealistisch.

83

*In de toelichting op het te voeren beleid en de grondslag van artikel 03.11 wordt vermeld dat in de garantieruimte voor 1995 tevens een staatsgarantie van f 134 mln is opgenomen ten behoeve van de financiering van rollend materieel voor de HSL-Zuid. Dit jaartal komt in de tabellen niet terug. Is dit jaartal juist en zo ja, hoe lang en in welke mate loopt deze verplichting door? (blz. 103)*

Het feit dat in de tabel het jaartal 1995 niet is terug te vinden hangt samen met de begrotingssystematiek. De openstaande staatsgarantie op leningen van voor 1996 zijn in het uitstaand risico per 1 januari verwerkt.

In 1993 is de toezegging gedaan een staatsgarantie te verlenen ten behoeve van de financiering voor de aanschaf van rollend materieel door de exploitatiemaatschappij HSL-Zuid. De verleende staatsgarantie op de aangekochte Thalys-stellen loopt mee in het bestaande garantiepakket.

De verplichting betreft de bestelling uit 1993 en heeft niet betrekking op toekomstige materieel aankopen voor de HSL.

84

*In de begroting voor 1997 werd nog uitgegaan van een kapitaalsdotatie aan NS-Cargo van maximaal f 162 miljoen. In de ontwerp-begroting voor 1998 wordt hiervoor f 194 miljoen uitgetrokken. Hoe wordt dit verschil verklaard? (blz. 105).*

Op het moment dat de begroting voor 1997 werd opgesteld waren de onderhandelingen over de kapitaaldotatie aan NS Cargo nog gaande. Op basis van het toen geldende inzicht is de kapitaaldotatie voor 162 miljoen in de begroting opgenomen. In december 1996 is de overeenkomst over de kapitaaldotatie met de NS gesloten. Daarin is het bedrag van 194 miljoen overeengekomen. Voor een toelichting op de hoogte van de kapitaaldotatie verwijs ik naar mijn brief van 11 december 1996, nummer DGV/G4/V625 453, waarin ik u over deze kwestie heb geïnformeerd.

85

*a. Wordt ook geld uitgetrokken voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer?*

*b. Is een subjectief veiligheidsgevoel niet essentieel voor een goede werking van het openbaar vervoer (dus meer blauw in en om trein/tram/bus/metro)?*

*c. Kan, na het verdwijnen van een financiële relatie tussen de Rijksoverheid en de NS, nog een permanente vorm van controle gewaarborgd blijven? (blz. 106)*

a. In 1997 is 15 miljoen uitgetrokken voor de verbetering van de sociale veiligheid. In het kader van de decentralisatie van het verkeer- en vervoerbeleid en de bekostiging van het OV is er voor gekozen de middelen te integreren in de exploitatiemiddelen voor het OV. De bedrijven kunnen op deze manier beschikken over de middelen en deze besteden aan het wegnemen van subjectieve en objectieve beleefde onveiligheid voor reizigers en personeel.

b. Het subjectieve veiligheidsgevoel kan voor consumenten een rol spelen bij de keuze voor het gebruik van het openbaar vervoer en de verschillende modaliteiten daarbinnen. In 1997 zal een onderzoek plaatsvinden naar de subjectieve en objectieve veiligheid. Gekeken zal worden naar de beleefde veiligheid op dit moment.

Ervaring leert dat voor het wegnemen van gevoelens van onveiligheid het nodig is om aandacht te besteden aan het aanbod van vervoer, maar ook aan de aanpassing van de voorzieningen en goede voorlichting voor consumenten. Bedrijven kunnen hier in de toekomst ook op blijven inspelen. Bedrijven dienen hun aanbod zo vorm te geven dat zij op de wensen en eisen van de consumenten inspelen, hierbij speelt veiligheid ook een rol.

c. Het verdwijnen van de financiële relatie tussen de rijksoverheid en de NS heeft pas plaats in het jaar 2000. Vanaf dan zal ook een nieuw marktordeningsregime voor het spoorvervoer aan de orde zijn. De discussie over overheidssturing dienen we in dat perspectief en in dat kader te plaatsen.

86

*Hoe verhouden zich de f 21,8 miljoen die op basis van artikel 03.16 en de f 24,9 miljoen die op basis van artikel 03.18 aan vervoermanagement worden besteed? Is er sprake van overlap en zo ja, in welke mate? (blz. 110/111)*

Er is geen sprake van overlap, wel van samenhang. Een deel van de middelen op basis van artikel 3.18 worden besteed aan het ontwikkelen en stimuleren van vervoermanagement in het algemeen bij bedrijven. Eén van de maatregelen die bedrijven kunnen nemen om het autogebruik in het woon-werkverkeer te ontmoedigen is, naast bijvoorbeeld het stimuleren van fiets- en OV-gebruik en carpoolen, het aanbieden van bedrijfsvervoer aan de werknemers. Om één van deze specifieke maatregelen, namelijk het werknemersvervoer per bus, te stimuleren, is

de bijdrageregeling Bedrijfsvervoer ontwikkeld, waarvoor de begrote uitgaven zijn opgenomen in artikel 3.16.

87

*Wat wordt precies bedoeld met het stallingenbeleid in het kader van het fietsbeleid? Is het feit dat het overdekt stallen van fietsen kosten met zich meebrengt (wie niet voor overdekt stallen kiest, loopt groot risico met diefstal te worden geconfronteerd), in tegenstelling tot het gratis parkeren van auto's op P&R-terreinen, in overeenstemming te brengen met het stimuleren van het gebruik van de fiets? (blz. 112)*

Fietsparkeerbeleid is een wezenlijk onderdeel van het verkeersbeleid en fietsbeleid. Bij de keuze van de vervoerwijze spelen zowel de voorzieningen voor rijdend verkeer als voor geparkeerde voertuigen een rol. Dat geldt voor autoverkeer en dat geldt voor fietsverkeer. Fietsparkeerbeleid beoogt voldoende voorzieningen van goede kwaliteit voor het veilig parkeren van fietsen, zowel aan de herkomstzijde als aan de bestemmingszijde van elke verplaatsing. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen bewaakte en onbewaakte, anderszins beveiligde danwel onbeveiligde en overdekte en niet overdekte voorzieningen.

Gemeenten besteden daar nu geleidelijk meer aandacht aan.

Bij NS-stations worden zowel bewaakte als onbewaakte parkeerplaatsen voor fietsen aangeboden. In het beleid ten aanzien van het onbewaakt parkeren van fietsen en het onbewaakt parkeren van auto's op P&R-terreinen wordt vooralsnog geen onderscheid gemaakt. Beide voorzieningen brengen geen bewakingskosten met zich mee en zijn dus gratis.

Echter, vanwege het hoge diefstalrisico van fietsen worden op de meeste NS-stations tegen betaling ook beveiligde voorzieningen aangeboden.

Om het gebruik van de fiets als voortransportmiddel naar de trein te stimuleren zal de Rijksoverheid binnenkort de voorwaarden vaststellen waaraan beveiligde en onbeveiligde fietsparkeervoorzieningen uit een oogpunt van kwaliteit en capaciteit moeten voldoen. De kosten voor verbetering en aanleg van deze voorzieningen komen ten laste van het Infrafonds. De exploitatie van de beveiligde fietsenstallingen blijft de verantwoordelijkheid van de NS.

88

*Bestaat er een mogelijkheid om, naar het voorbeeld van sommige Vlaamse steden, per gemeente een medewerker aan te stellen, belast met het fietsbeleid? (blz. 112)*

Het door gemeenten aanstellen van een vaste medewerker die specifiek wordt belast met het fietsbeleid is een verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. De functie van coördinerend fietsambtenaar is in Nederland niet nieuw en bestaat bij de grotere gemeenten al langer. De indruk bestaat dat geleidelijk steeds meer gemeenten zo'n functionaris aanstellen.

89

*Welke stimulerende en faciliterende activiteiten zullen worden ondernomen om het carpoolen verder te bevorderen? (blz. 113)*

In het kader van het Verdi-convenant zal de beleidsuitvoering door de andere overheden worden overgenomen. Ten behoeve van de kennisoverdracht is een handleiding Carpoolprojecten opgesteld, die breed onder de doelgroep is verspreid. Het doel van de handleiding is overdracht van

kennis en nuttige informatie aan degene die zich beleidsmatig (gaan) bezighouden met carpoolstimulering. Alle aspecten van het beleidsveld komen overzichtelijk aan de orde met voorbeeldprojecten, wetenswaardigheden en ervaringen uit de praktijk. Zo kunnen degenen voor wie carpoolbeleid relatief nieuw is, snel aan de slag, met de kennis van zaken en goede ideeën voor een effectieve aanpak. Regionaal overstijgende projecten met samenwerkende maatschappelijke partners zoals de ANWB en VVN worden voortgezet; bijvoorbeeld de gratis carpoolinformatielijn bij de ANWB.

90

*Wordt voldoende onderkend dat het toepassen van verschillende vervoermanagementtechnieken tegenstrijdige belangen kan dienen? Een flexibilisering van de werktijden maakt carpools immers uiterst moeilijk. (blz. 113)*

Met vervoermanagement worden meerdere belangen gediend, met name de maatschappelijke belangen van de bereikbaarheid en het milieu, maar ook de belangen van het bedrijf. De werkgever staat een scala van mogelijke maatregelen ter beschikking. Elke maatregel dient op eigen wijze één of meer van de belangen van overheid en/of bedrijf. Het is mogelijk dat een aantal van die maatregelen uit het gehele pakket verschillende belangen dienen. Dit hoeft niet bezwaarlijk te zijn als de som van alle gekozen maatregelen het geheel van de gestelde belangen optimaal dient. Zo dragen, bij voorbeeld, flexibilisering van de werktijden én carpools op eigen wijze bij aan de verbetering van de bereikbaarheid, ondanks het feit dat flexibilisering de mogelijkheden van carpools vermindert. Welke maatregelen concreet worden toegepast is afhankelijk van de mogelijkheden behorend bij de specifieke situatie van het bedrijf en zijn omgeving.

91

*In 1998 wordt een eenmalige bijdrage aan NS-reizigers verleend van f 18 miljoen. Waarom heeft de NS in de tweede helft van 1996 minder mogelijkheden gehad voor het rendabeler maken van haar bedrijfsvoering? Wordt het bedrag hoger als er meer stations geopend worden in het komende dienstregelingsjaar? (blz. 119)*

In de overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Nederlandse Spoorwegen tot nadere invulling van het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS van 20 december 1995, is vastgelegd dat partijen zich maximaal inspannen om voor 1 juni 1996 nadere afspraken te maken over het afsluiten van aanvullende openbare-dienstcontracten in het kader van de contractsector spoorvervoer. Ook is vastgelegd dat de afspraken hierover van kracht worden indien en zodra de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen heeft gegeven daartegen geen bezwaar te hebben, doch uiterlijk één jaar nadat betreffende afspraken aan de Tweede Kamer zijn aangeboden. Tot het moment dat genoemde afspraken van kracht worden, is de bevoegdheid van de NS tot het verminderen van het aantal plaatskilometers – conform het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS van 29 juni 1995 – beperkt van 15% (per dienstregelingsjaar maximaal 7,5%) tot maximaal 3%. Hiermee zijn ook de mogelijkheden tot het rendabeler maken van de bedrijfsvoering verminderd. Het voornemen met betrekking tot de contractsector spoorvervoer is inmiddels bij brief van 7 februari 1997 aangeboden aan de Tweede Kamer en op 10 april 1997 en 26 juni 1997 behandeld in een algemeen overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

De overeenkomst tot nadere invulling van het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS regelt ook de bediening van één of meerdere van de genoemde stations tot einde dienstregeling 1997/1998. Met ingang van de dienstregeling 1998/1999 geldt voor deze 7 (nieuwe) stations, de afspraak inzake de contractsector spoorvervoer. Opening van andere (onrendabele) stations in het komende dienstregelingsjaar is in beginsel niet voorzien.

92

*Wat wordt bedoeld met de opmerking dat ten aanzien van de financiële betrokkenheid van de rijksoverheid bij het overgangscontract met de Nederlandse Spoorwegen de prestaties in de vorm van reizigerskilometers danwel reizigersopbrengsten vooralsnog geen rol spelen? (blz. 119)*

Op grond van het overgangscontract reizigersvervoer wordt aan de Nederlandse Spoorwegen een generieke financiële bijdrage verleend, onafhankelijk van reizigerskilometers of reizigersopbrengsten.

93

*Wat is de status van c.q. welke verkeersregels gelden voor quad, go-ped en brommobiel? (blz. 120)*

#### Go-ped

De go-ped (gemotoriseerde step) mag niet op de openbare weg rijden, omdat hij niet voldoet aan de toelatingseisen, te weten de typegoedkeuringseisen van de desbetreffende EU-richtlijn en het Voertuigreglement voor bromfietsen, waar hij onder valt.

#### Brommobiel

De brommobiel (bromfiets op vier wielen met gesloten carrosserie), voldoet aan de toelatingseisen voor lichte gemotoriseerde vierwielaars (tot 350 kg en met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van ten hoogste 45 km/u). Hij moet derhalve op de openbare weg worden toegelaten. Aanvullende voertuigtechnische eisen mogen in verband met het EU-recht niet worden gesteld.

Sedert 1 januari 1997 (wijziging RVV) gelden voor de brommobiel de verkeersgedragsregels zoals die ook voor personenauto's gelden. Zo mogen zij bijvoorbeeld niet meer op het fietspad rijden en geldt de gordel-draagplicht. Omdat het voertuig niet harder mag kunnen rijden dan 45 km/h mag het niet op de autosnelweg ( $\geq 60$  km/h), noch op de autoweg ( $\geq 50$  km/h) komen. Zij mogen ook niet rijden op wegen die voorzien zijn van bord C9, het verbodsbord met de trekker, de fiets en de bromfiets.

Een bromfietscertificaat en een WAM-verzekering zijn nodig voor het mogen rijden met dit voertuig. De invoering van een specifiek theorie- en praktijkcertificaat is in voorbereiding.

#### Quad

De Quad voldoet aan de toelatings-eisen voor vierwielige motorvoertuigen tot 400 kg en met een maximum vermogen van 15 kW. Dit voertuig moet derhalve tot de openbare weg worden toegelaten. Voor deze voertuigen gelden nog geen eisen met betrekking tot de aanwezigheid van gordels. Deze komen er wel. In verband met het EU-recht kan hierop in de nationale regelgeving niet worden vooruitgelopen.

Voor de Quad gelden dezelfde verkeersregels als voor personenauto's. Er zijn twee typen Quads op de markt, t.w. Quads die harder mogen kunnen rijden dan 60 km/h en Quads die dat op grond van hun

constructiesnelheid niet mogen kunnen. De laatstgenoemden mogen niet op de autosnelweg ( $\geq 60$  km/h) komen maar wel op de autoweg ( $\geq 50$  km/h). Voor drie- en vierwielige motorvoertuigen geldt geen helm draagplicht. Voor de voertuigen onder deze met open carrosserie, waarin geen gordels zijn aangebracht, wordt de invoering van een helm draagplicht overwogen.

Beleidsvisie en activiteiten met betrekking tot «bijzondere» voertuigen, waaronder fun-cars

Ik heb de Kamer onlangs in een brief nog eens op de hoogte gesteld van mijn beleidsvisie ten aanzien van dit soort voertuigen. Deze komt erop neer dat:

- a ik in het kader van de doelstellingen van het SVV-beleid de ontwikkeling en het gebruik van dergelijke voertuigsoorten ontmoedig;
- b indien deze voertuigen op grond van de desbetreffende EU-richtlijnen (interne markt) tot de weg moeten worden toegelaten, ik geen nadere eisen aan de voertuigen mag stellen, maar ook geen andere (wettelijke) maatregelen mag treffen waardoor het feitelijke gebruik van die voertuigen op de openbare weg (nagenoeg) onmogelijk wordt gemaakt;
- c de overblijvende mogelijkheden tot het treffen van nationale regelgeving worden beperkt door het EU-recht, internationale verkeersverdragen, het aantoonbaar verkeersonveilig moeten zijn van dergelijke voertuigsoorten bij gebruik op de openbare weg en ten slotte de handhavingsmogelijkheden van die regelgeving in de praktijk.

Op grond van deze visie en met inachtneming van de mij ten dienste staande beperkte wettelijke mogelijkheden, heb ik de Kamer een onderzoek toegezegd, waaruit moet blijken of er sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem en zo ja, op welke wijze dit probleem het beste kan worden bestreden/opgelost. De mogelijkheden die er op korte termijn zijn zal ik aangrijpen, t.w. informatie op internet over de geldende verkeersregels voor de «bijzondere» voertuigen en mogelijk de invoering van een helm draagplicht voor bepaalde voertuigen. Over een eventuele helm draagplicht moet overigens nog nader overleg met Justitie, het O.M. en de Politie worden gepleegd.

94

*Heeft de tussentijdse evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid al plaatsgevonden? Zo ja, krijgt de Kamer de resultaten hiervan te zien? (blz. 121).*

In mijn brief aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 6 oktober 1997 (kenmerk: DGP/V&V 724 880), heb ik u toegezegd dat ik u zal informeren nadat ik overeenstemming met het IPO en de VNG heb bereikt over het verdere functioneren van het Akkoord. Dit zal vóór de jaarwisseling het geval zijn.

95

*Wat is de stand van zaken met betrekking tot de fusie van de verschillende particuliere organisaties die op het gebied van de verkeersveiligheid actief zijn en bijdragen ontvangen op basis van artikel 03.32? (blz. 121)*

Tamelijk onverwacht hebben de organisaties waar u op doelt, te weten Veilig Verkeer Nederland, de Voetgangersvereniging en kinderen Voorrang, medio 1997 een plan ingediend dat veel dieper ingrijpt op de huidige inrichting van het veld van maatschappelijke organisaties dan het plan waar in 1996 met de Kamer over is gesproken. Men praat niet meer over een federatie maar over een daadwerkelijke fusie. En men wenst deze in te voeren vanaf 1999/2000. Een wens die ik, zoals de Kamer weet, reeds jaren koester. Ik ben daar zeer verheugd over. Op 23 oktober praat ik

met de organisaties over dit plan. Ik hoop de Kamer daar tijdens het begrotingsoverleg eind oktober meer over te kunnen zeggen. Overigens blijf ik van mening dat zo'n gefuseerde organisatie voor minder dan het huidige bedrag kan werken. Niet voor niets is deze herinrichting een efficiency- maar ook effectiviteitsslag. Het bedrag van 7 miljoen dat ik vorig jaar in het overleg met de Kamer heb genoemd is voor mij nog steeds kaderstellend.

96

*Waarom zijn de uitgaven voor materieel van de RLD op grond van artikel 04.01.03 ten opzichte van 1997 bijna verdubbeld? (blz. 127)*

De bedoelde verdubbeling van de uitgaven voor materieel van de RLD doet zich alleen voor in het jaar 1998. In dat jaar wordt namelijk een bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de huisvesting van de Joint Aviation Authorities (JAA) ten bedrage van 7,8 mln geraamd. Een en ander is toegelicht op pagina 126 van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

97

*Kan de minister een overzicht geven van de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor tussen 1993 en 1997? Kunnen in dit overzicht worden betrokken de shuttles en het subsidiebedrag per shuttle? (blz. 164)*

Tussen 1993 en 1997 is het goederenvervoer per spoor gestadig gegroeid. In 1993 werd totaal 16,7 miljoen ton vervoerd, in 1994 19,7 miljoen ton, in 1995 20,9 miljoen ton en in 1996 20,8 miljoen ton (bron: NS-Jaarverslagen 1995 en 1996). De verwachting is dat de vervoerde hoeveelheid in 1997 zal stijgen. Ongeveer eenderde van de momenteel vervoerde goederen wordt gevormd door intermodaal vervoer, het gecombineerd weg/rail-vervoer van geunitiseerde eenheden. In 1996 is 78% van het transport door NS-Cargo internationaal.

In de periode 1993-1997 is het aantal shuttle-verbindingen in de richting van Midden-, Zuid- en Oost-Europa toegenomen. Voor zover bekend vertrekken er elke week ongeveer 150 shuttles vanuit Rotterdam. Wat betreft de shuttles via Zwitserland richting Italië zijn in het verleden van een aantal de aanloopkosten gesubsidieerd.

98

*Kan een overzicht worden gegeven van de aantallen goederentreinen per dag op het baanvak Leiden-Den Haag-Rijswijk-Schiedam uitgesplitst naar daluren, spitsuren en nachttreinen? (blz. 164)*

Momenteel is er per dag per uur in beide richtingen één goederenpad beschikbaar. In de praktijk wordt niet elk uur gebruik gemaakt van het beschikbare pad.

99

*In hoeverre kunnen gemeenten inzicht krijgen in de reizigersgetallen welke in- en uitstappen op de stations binnen hun gemeentegrenzen? Indien deze informatie niet kosteloos wordt verstrekt, in hoeverre is het gevraagde bedrag in overeenstemming met vergelijkbare tarieven die men moet betalen voor informatie verstrekt door de overheid? (blz. 164)*

Wanneer gemeenten behoefte aan dergelijke informatie hebben, kunnen zij informatie over in- en uitstappers op de stations binnen hun gemeente grenzen bij het Reizigersbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen. Of deze de gevraagde informatie ook wil verstrekken is aan haar. Voorzover mij bekend zijn daar tot op heden voor gemeenten geen kosten aan verbonden.



*Op bladzijde 164 wordt gesproken over de binnenvaart. Wat is de totale planning voor capaciteit aan uitwijkhavens? Op welke locaties zijn deze gesitueerd dan wel worden deze gesitueerd en hoe wordt het benodigde aantal ligplaatsen per uitwijkhaven bepaald? Wat zijn de per uitwijkhaven begrote kosten voor aanleg dan wel ver- of ombouw? (blz. 164)*

In het kader van de wet op de vaar- en rusttijden is besloten langs de Waal om de 30 km een overnachtingshaven aan te leggen.

De grootte van de uitwijkhavens wordt bepaald door de uitkomsten van een theoretisch rekenmodel te combineren met tellingen en praktijkmetingen. Daarnaast wordt rekening gehouden met prognoses en ontwikkelingen (onder andere schaalvergroting, continuvaart) met betrekking tot de binnenscheepvaart op de Waal.

Op de volgende locaties zijn uitwijkhavens gesitueerd:

Locatie	Realisatie	Grootte (schepen)	Kosten (f mln)
Haften	gereed	25	7 à 8
IJzendoorn	gereed	30/40	15
Weurt	planstudie	36	67 – 72
Lobith	planstudie	70	57 – 76

*Kan inzicht worden gegeven in de ontwikkeling van de binnenvaartvloot voor wat betreft lengte en tonnage en op welke vaarwegen worden de verschillende schepen ingezet? (blz. 164)*

Het aantal schepen van minder dan 650 ton laat reeds geruime tijd een sterke afname zien, terwijl het aantal schepen van 1500 ton en meer flink groeit. Naar lengte beschouwd ligt het omslagpunt van krimpen/groeien bij 75 meter. Het aantal schepen met een lengte boven de 100 meter verdubbelde de afgelopen vijf jaar. Deze ontwikkeling zal naar alle waarschijnlijkheid doorzetten. Het gemiddelde vrachtschip heeft thans een laadvermogen van 1155 ton. Extrapolatie van de huidige ontwikkeling leidt tot een gemiddelde scheeps-grootte van 1500 ton in 2015.

De verschuiving van het aandeel van de verschillende laadvermogensklassen is in onderstaande tabel weergegeven.

laadvermogenklasse	1975	1995	2015
20 – 250 ton	17%	5%	2%
250 – 400 ton	27%	11%	7%
400 – 650 ton	24%	21%	13%
650 – 1000 ton	17%	22%	21%
1000 – 1500 ton	8%	19%	24%
1500 – 3000 ton	6%	19%	28%
3000 ton en meer	1%	3%	5%

Wat betreft de inzet van de schepen op de vaarwegen is in onderstaande tabel weergegeven de maximale tonnagesklasse die op de vaarwegklasse (CEMT 1992) is toegelaten.

---

Klasse	Tonnage
I	400
II	650
III	1 000
IV	1 500
V	3 000
VI	>3000

---

102

*Op welke wijze worden de activiteiten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer gefinancierd nu de begrotingsgelden voor deze dienst uit de begroting zijn genomen? (blz. 194)*

De RDW, Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie, is op 1 juli 1996 verzelfstandigd.

Bij deze verzelfstandiging is bepaald in artikel 4p van de Wegenverkeerswet 1994 dat de inkomsten van de Dienst Wegverkeer bestaan uit:

- a) opbrengsten van de heffingen;
- b) vergoedingen voor verrichte diensten;
- c) andere baten hoe dan ook vernoemd.

De uitvoerende en voorbereidende activiteiten van de RDW worden uit deze inkomsten bekostigd, zodat geen begrotingsgelden nodig zijn.

## **Bijlage 15.**

IX<sup>de</sup> HOOFDSTUK B.

2. IX B. 7.

## VOORLOOPIG VERSLAG.

## Algemeene beschouwingen.

*Coördinatie en organisatie van het vervoerswezen.* Van verschillende zijden erkende men gaarne, dat er sedert de bevrijding in Nederland op het gebied van het verkeer veel tot stand gebracht is. Dat neemt echter niet weg, zoo werd betoogd, dat er in de vervoerbedrijven veel verwarring en ontstemming heerscht en dat van ordelijke toestanden ten aanzien van de verdeling van het vervoer tusschen water-, rail- en wegvervoer eigenlijk geen sprake is. Er bestaat in ons land groote behoefte aan een coördinatie van het verkeer, in de eerste plaats van de drie zoo juist genoemde groepen, doch ook van het luchtverkeer. Zoolang met deze coördinatie niet een behoorlijke voortgang gemaakt is, zal het niet mogelijk zijn te bereiken, dat de verschillende vervoersvormen in ons land zooveel mogelijk tot hun recht komen en op de meest economische wijze hun taak in het herstel van onze samenleving zullen kunnen vervullen. Men stelde er daarom prijs op, allereerst van den Minister te vernemen, welke plannen hij ten aanzien van deze coördinatie heeft.

Vele leden waren van oordeel, dat de beginselen eener zoodanige coördinatie in de wet zullen moeten worden vastgelegd. Zij vroegen dan ook, wanneer de indiening van een wetsontwerp tot regeling hiervan kan worden verwacht.

Verscheidene leden vestigden er de aandacht op, dat er bij vele takken van vervoer ontstemming heerscht over de verdeling van de hoeveelheden te vervoeren goederen over de verschillende vervoersbranches, hetgeen mede een gevolg is van de gevoerde tarievenpolitiek. Zoowel bij het wegvervoer als bij het vervoer te water heerscht ontstemming over de politiek van de Nederlandsche Spoorwegen. Zeer sterk is deze ontstemming bij het vrachtvervoer langs den weg. De reden hiervan is vooral gelegen in de door de N.V. A.T.O. gevoerde politiek, die door deze onderneming gevoerd kan worden dank zij een — naar de meening der klagers — bevoorrechte positie.

Deze leden zouden socialisatie van het geheele vervoerswezen de beste oplossing achten, doch erkenden, dat deze in de huidige ontwikkelingsfase op te veel praktische moeilijkheden zou stuiten. De eenige praktische oplossing van de thans bestaande hoogst onbevredigende spanningen is daarom ook huns inziens alleen te vinden in een concrete en bindende vervoerscoördinatie. Anders worden de moeilijkheden steeds grooter en zal bij een blijvend tekort aan lading en bij een zich uitbreidend vervoersapparaat de toestand steeds zorgwekkender worden, met als gevolg, dat vooral de kleine ondernemingen het eerst en in de ernstigste mate de dupe worden. Ingrijpen in deze materie is onvermijdelijk, doch alleen mogelijk en rechtvaardig, indien men ingrijpt in het geheel van het vervoerswezen; ingrijpen in één vervoerstak ten voordeele of ten nadeele van dezen tak heeft dadelijk onrechtvaardigheden ten gevolge. Enkele voorbeelden, aldus deze leden, kunnen dit duidelijk maken:

1. De beurtvaart ziet met leede oogen, dat de spoorwegen het massavervoer tot zich trekken. Dit is mogelijk door de lage tarieven van de spoorwegen. Deze beweren, dat zij het inderdaad goedkooper kunnen doen, maar het is toch niet duidelijk, in hoeverre de meerdere opbrengsten uit het passagiersvervoer de mogelijkheid van deze tarievenpolitiek voor het goederenvervoer scheppen. In elk geval wordt op deze wijze de beurtvaart gedwongen tot lagere loonen dan sociaal rechtvaardig is en vooral ook tot langere werktijden en tot varen in den nacht.

2. Vergelijkt men de kosten van het wegverkeer met die van de beurtvaart, dan valt deze vergelijking in het voordeel van

het wegverkeer uit. In deze kosten zijn echter die van het wegenonderhoud niet verdisconteerd; de beurtvaart moet echter wel de brug- en sluisgelden in haar berekeningen opnemen.

3. In het internationale wegvervoer bestaat een sterke spanning tusschen de particuliere ondernemingen en de A.T.O. Er bestaat voor dit vervoer een organisatie, de N.I.W.O., waarin de A.T.O. een grooten, zelfs een overwegenden invloed heeft. De kleine ondernemingen, waaronder er zijn, die vóór den oorlog dit vervoer behoorlijk verzorgden, komen hierbij volkomen in het gedrang.

Deze voorbeelden, zoo vervolgden de hier aan het woord zijnde leden, toonen wel aan, dat ingrijpende maatregelen noodig zijn. Een bruikbare fase in deze ontwikkeling zou kunnen zijn het tot stand brengen van een meer georganiseerde samenwerking in elk der vervoersgroepen. Het schijnt bijv., dat de toestand voor de schippers in de beurtvaart nooit zoo goed is geweest als toen zij — in sommige streken — in nauw onderling verband onder leiding van een bureau en een directeur samenwerkten. Een zoodanige schippers-transport-vereeniging werkte uitstekend. Eventuele verliezen werden door winstgevender ladingen gecompenseerd. Men kon dus met elkaar meer risico nemen ten aanzien van het aannemen van vrachten, waardoor de bezetting van de schepen met vracht intensiever was. De Overheid zou deze wenschelijke ontwikkeling kunnen bevorderen door een stelsel van bedrijfsvergunningen.

Vele andere leden verklaarden veel van de genoemde bezwaren tegen de huidige verkeersverdeling te kunnen onderschrijven, zonder in een uiteindelijke socialisatie heil te zien. Wel deelden zij de opvatting, dat een coördinatie niet kan uitblijven.

Sommige dezer leden zouden in het bijzonder van den Minister willen vernemen, hoe de Regeering zich de toekomstige verhouding tusschen rail- en watervervoer voorstelt. Dit is van veel belang ook voor de beslissing over de vraag, of nieuwe spoor- en waterwegen aangelegd moeten worden en of bestaande spoorwegen moeten worden opgeheven. In verband hiermede vestigden zij er de aandacht op, dat het Departement van Economische Zaken volgens het gezonde beginsel van industrijspreiding bevordert, dat nieuwe industrieën worden gesticht in kleine plaatsen, waar tot dusverre nog weinig nijverheid gevestigd was. Dit kan de doortrekking of verbreding van kanalen wenschelijk maken, indien men althans — en van de wenschelijkheid hiervan waren deze leden overtuigd — aan het watervervoer een belangrijke taak wil blijven toekennen.

Naar aanleiding van de opmerking, dat het waterverkeer bruggen sluisgelden moet betalen, terwijl de kosten van het wegverkeer niet in de kosten van het wegverkeer zouden zijn verdisconteerd, merkten sommige leden op, dat het wegverkeer een zware motorrijtuigenbelasting moet opbrengen en tevens een hoog invoerrecht op benzine, terwijl een groot deel van het onderhoud der waterwegen door het Rijk gedragen wordt.

Verscheidene leden meenden, dat een goede coördinatie van het vervoerswezen de thans bij de spoorwegen bestaande neiging tot verdringing van de particuliere vervoerbedrijven zou moeten tegengaan. Zij hadden daarbij in het bijzonder het oog op de autobusbedrijven. Deze leden herinnerden er aan, dat de Commissie vergunningen Personenvervoer in Juni 1946 haar taak hervat heeft en tijdelijke vergunningen tot het exploiteeren van autobuizen heeft uitgegeven, zulks op grond van het vierde uitvoeringsbesluit van den secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat van 1 Juli 1940. Deze commissie heeft nu o.a. aan de Nederlandsche Spoorwegen een algemeene vergunning verleend tot het uitoefenen van busdiensten langs onderbroken spoorwegtrajecten of trajecten, waarop de spoorwegdienst onvoldoende is hervat. De verlening van deze vergunning heeft onder de autobusondernemers groote onrust doen ontstaan. In de vergunning is samenwerking met deze ondernemers voorgeschreven, doch de Spoorwegen meenen te kunnen volstaan met mededeeling van de door hen te rijden dienstregeling. Door het verlenen van deze vergunning, al draagt zij dan ook een tijdelijk karakter, wordt — zoo meenden de leden, hier aan het woord — in feite vooruitgelopen op de definitief te verlenen vergunningen, welke na het weder in werking treden van de Wet Autovervoer Personen ten spoedigste zullen moeten worden verleend. Intusschen zullen immers de Spoorwegen een organisatie hebben opgebouwd, welke men niet zoo licht weer teniet zal willen doen. In feite wordt dus vooruitgelopen op het algemeene beleid der Regeering in deze materie, een beleid, dat tot dusverre nog niet goed kon worden vastgesteld, omdat van een behoorlijk functionneeren van de Wet Autovervoer Personen nog geen sprake is geweest.

In afwachting van het vaststellen van dit Regeeringsbeleid, aldus deze leden, behoort met het verlenen van vergunningen, al zijn die van tijdelijken aard, niet te worden voortgegaan, zeker niet, indien deze vergunningen reeds in werking treden voordat op een eventueel beroep daartegen is beslist. Personenvervoer over den weg, parallel aan een spoorlijn, moet huns inziens voorshands, totdat een behoorlijke coördinatie tot stand is gekomen, worden overgelaten aan de onderneming, die reeds over dien weg het streekvervoer bedient. Mocht deze niet over voldoende materieel beschikken, dan moet haar dit worden verstrekt uit de autobussen, welke de Nederlandsche Spoorwegen in het buitenland hebben kunnen bestellen, toen dit aan de andere vervoerondernemingen nog onmogelijk was.

Bezwaar maakten deze leden ook tegen den aandrang, die van de zijde der Nederlandsche Spoorwegen op particuliere wegvervoerondernemingen wordt uitgeoefend om hun bedrijf te verkoopen, waarbij dan in meer of minder sterke mate wordt gedreigd met intrekking, nu of later, van haar vergunning. De gestie der Nederlandsche Spoorwegen, zoo meenden zij, behoort ondergeschikt te zijn aan de algemeene inzichten der Regeering omtrent de vervoerspolitiek.

Andere leden, die deze laatste uitspraak geheel onderschreven, achtten het niet billijk, dat men aan de Spoorwegen zou willen verbieden autobusdiensten te exploiteeren op die trajecten, waar de spoorlijnen ten gevolge van oorlogsgeweld zijn vernield of ernstig beschadigd. Deze oorlogsschade behoeft niet aan andere ondernemingen, die daardoor haar omzet zeer sterk zouden zien stijgen, een onverdiend voordeel in den schoot te werpen. Intusschen meenden deze leden, dat men op de thans verleende tijdelijke vergunningen geen beroep zal mogen doen als argument voor het verkrijgen van een blijvende autobusvergunning, ook nadat het spoorwegverkeer hervat is of hervat kan worden.

Wat het wegvervoer naar het buitenland betreft, werd gevraagd, of het juist is, dat de N.I.W.O. heeft voorgeschreven, dat de A.T.O. in het verkeer met Tsjecho-Slowakije 3/4 van het vervoer mag verrichten en in het verkeer met andere landen 1/3. Deze maatschappij, die vroeger niet aan het vervoer met het buitenland heeft deelgenomen, zou dientengevolge sterk bevoordeeld worden boven allerlei andere ondernemingen, die vroeger in dit vervoer, speciaal naar België, wél een rol speelden. Is het ook juist, dat elke onderneming, die aan dit verkeer wil deelnemen, f 250 moet storten, welke som ook bij afwijzing van het verzoek niet wordt teruggegeven?

Met betrekking tot de organisatie van het vervoerswezen merkten verscheidene leden op, dat hierop veel critiek wordt geuit. Er zijn huns inziens ernstige bezwaren tegen de wijze, waarop de vakgroepen de belangen van de bedrijfsgeenoten behartigen. Toen bijv. de N.I.W.O. werd gevormd, heeft de vakgroep daaromtrent de bedrijfsgeenoten niet geraadpleegd, met het gevolg, dat de belangen der leden niet voldoende bij het Departement naar voren gebracht zijn. Anders ware er zeker een bevredigender organisatie tot stand gekomen. Deze leden klaagden, dat de vakgroepen te veel worden behandeld als een verlengstuk van het Departement. Daardoor kunnen zij dat deel van hun functie, dat inhoudt het opkomen voor alle bedrijfsgeenoten, niet op voldoende gevende wijze vervullen. Enkele Kamers van Koophandel klagen er ook over, dat de vakgroepen de belangen van de kleine ondernemers onvoldoende behartigen.

Deze opmerkingen gaven verscheidene leden aanleiding tot de vraag, of deze vakorganisaties niet beter geheel zouden kunnen verdwijnen, een vraag, die door anderen ontkennend werd beantwoord.

*E.C.I.T.O.* Gevraagd werd, welke resultaten deze organisatie, waarvoor bij verschillende afdelingen van dit hoofdstuk belangrijke bedragen worden uitgetrokken, tot dusverre bereikt heeft.

*Verkeersfonds.* Van verschillende zijden werd de vraag gesteld, waarom geen begrooting van het Verkeersfonds is ingediend. De begrotingscommissie merkt hierbij op, dat inmiddels een wetsontwerp is ingediend, dat tot strekking heeft in de eerstvolgende jaren een zoodanige begrooting achterwege te laten (350).

## AFDEELING I.

### Departement.

Gevraagd werd of het juist is, dat aan het Departement een raadadviseur is verbonden, die geschorst geweest is en ten

aanzien van wien herplaatsing nog niet wenschelijk geoordeeld werd. Deze ambtenaar schijnt boven zijn salaris een toelage van f 1500 te ontvangen. Men zou gaarne vernemen, welken arbeid hij ten Departement verricht en waarom hem deze toelage is toegekend.

## AFDEELING II.

### Vervoer- en verkeerdiensten.

*Organisatie.* Men zou gaarne een uiteenzetting ontvangen omtrent de organisatie en de taak van de verschillende onder deze afdeling vallende diensten, in het bijzonder omtrent de verhouding tusschen het Directoraat van het Vervoer met de daaronder ressorteerende Hoofdinspecties en Inspecties van het Vervoer, de Generale Inspectie van het Verkeer en de afdeling van het Departement, die den naam Directoraat-Generaal van het Verkeer draagt. Vele leden konden niet aan den indruk ontkomen, dat dit geheele ambtelijke apparaat wel zeer sterk is uitgegroeid en dat een niet onbelangrijke inkrimping hiervan mogelijk zou zijn. Er is aan het Departement een Directeur-Generaal van het Verkeer met 5 hoofdamtbanaren en een aantal andere amtbanaren voor den algemeenen dienst onder zich; dan is er een afdeling Vervoerwezen met 8 hoofdamtbanaren en een groot aantal lagere amtbanaren; vervolgens is er een directeur van het vervoer met een reeks amtbanaren voor den algemeenen dienst, 4 Rijkshoofdinspecteurs van het vervoer, 10 Rijksinspecteurs van het vervoer en vele andere amtbanaren; en eindelijk een inspecteur-generaal van het verkeer met 3 Rijkshoofdinspecteurs van het verkeer en 6 Rijksinspecteurs van het verkeer benevens vele andere amtbanaren onder zich. Loopt alles dientengevolge niet over te veel schijven? En is deze organisatie niet topzwaar? Onlangs schijnt inderdaad een belangrijk deel van het personeel der vervoer- en verkeerdiensten te zijn ontslagen; dit toejuichende, vroegen sommige leden echter, of het juist is, dat daarbij alle topfuncties in stand gehouden zijn, zoodat mede daardoor een onevenredige bezetting zou zijn ontstaan. Zij zouden in ieder geval gaarne zien, dat de Minister de noodzakelijkheid van alle genoemde functies aantoonde. Zouden bijv. de hoofdinspecteurs van het vervoer niet tevens met een inspectie belast kunnen worden? En waarom zijn de bemoeiingen met het verkeer en die met het vervoer gesplitst? Kan door samenvoeging niet een vereenvoudiging tot stand gebracht worden?

Enkele leden voegden hieraan nog de vraag toe, of het waar is, dat er plannen bestaan of bestaan hebben om in de provincies naast de Verkeersinspecties nog een tweede inspectie in te stellen, welke dan direct onder den inspecteur-generaal van het verkeer zou ressorteeren, en, zoo ja, welke redenen daarvoor bestaan.

*Rij- en aankoopvergunningen.* Sommige leden zouden willen aandringen op afschaffing van de rijvergunningen. Zij meenden, dat het handhaven van deze vergunningen tot zeer veel administratie aanleiding geeft zonder dat een daarmede evenredig nut wordt bereikt. Men zou kunnen volstaan met een algemeen verbod van het rijden op Zondag, waarop dan voor zoover noodig algemeene of bijzondere uitzonderingen zouden kunnen worden toegestaan, en een intensieve controle hierop.

Verscheidene leden meenden, dat —althans tot voor kort — rijvergunningen aan kleine ondernemers in het algemeen werden geweigerd, zelfs voor het exploiteeren van een vrachtauto. Zij meenden, dat men door het verlenen van vergunningen aan combinaties wel min of meer zou kunnen stimuleeren tot het doen samenwerken van ondernemers in een grootere onderneming, die dan een vergunning voor meer wagens zou kunnen krijgen, doch zij achtten het onjuist, een rijvergunning aan een kleinen ondernemer te weigeren, blijkbaar alleen, omdat zijn bedrijf klein is.

Van verschillende zijden werden inlichtingen gevraagd omtrent de toewijzing van aankoopvergunningen voor auto's. Bestaan hiervoor scherp omschreven richtlijnen? En wordt daaraan streng de hand gehouden? Er zijn klachten over corruptie bij de uitgifte van deze vergunningen; gevraagd werd, welke maatregelen genomen zijn om hieraan een einde te maken. Sommige leden merkten in dit verband op, dat naast giften in geld of goederen ook het behooren tot een bepaalde politieke partij het middel schijnt te zijn om zulk een vergunning bij voorrang machtig te worden; ook dit achtten zij natuurlijk geheel onjuist.

Verscheidene leden hadden den indruk, dat industrieën, die voor den export werken en dus deviezen inbrengen, zeer gemakkelijk vergunningen krijgen, in sommige gevallen zelfs met vergunningen worden nagelopen. In andere gevallen hebben industrieën zelfs in zeer dringende gevallen veel moeite om een aankoopvergunning te krijgen en als zij die hebben, kost het vaak nog moeite om den auto zelf te koopen.

Van verschillende zijden werd verder gevraagd, hoe het staat met de auto's voor artsen. Zijn nu in alle werkelijk dringende gevallen de artsen van auto's voorzien? Zoo neen, in hoeveel gevallen is dit nog niet geschied en hoe lang zal het naar schatting nog duren, voordat dit gebeurt? Er werd over geklaagd, dat vooral op het platteland aan artsen kleine wagentjes verstrekt zijn, die na enkele maanden reeds in desolaten toestand verkeerden.

Verscheidene leden gaven als hun meening te kennen, dat bij de verdeling van rij- en aankoopvergunningen de belangen der pleziërijders eerst in de laatste plaats aan bod dienen te komen. Het streven van de K.N.A.C. om meer personenauto's voor ontspanning te krijgen, moet huns inziens dus krachtig worden tegengegaan.

Voorts werd gevraagd, wie beslist over het type wagens, dat wordt geïmporteerd. Indien men bij den aankoop de keuze heeft tusschen kleine, middelgrote en zware typen, is er dan geen aanleiding om — met het oog op besparing van deviezen bij den aankoop en besparing van benzine, hetgeen toch ook weer een deviezenbesparing oplevert — den import van de zware typen zooveel mogelijk te beperken en die van de lichtere te bevorderen?

Hiertegen werd aangevoerd, dat de lichte wagentjes niet voor alle gebruik geschikt zijn en bovendien doorgaans minder lang meegaan, terwijl de prijs vaak even hoog is als die van een zwaardere type. Wel meenden de leden, hier aan het woord, dat vooral geen dure luxe wagens moeten worden ingevoerd, wanneer men met eenvoudiger modellen en merken zou kunnen volstaan.

Is het waar, zoo vroegen verder sommige leden, dat van alle geïmporteerde auto's dadelijk 11 pct. voor de verschillende Rijksdiensten wordt gereserveerd?

Sommige leden zouden ook gaarne nader worden ingelicht over de verdeling van de nieuwe auto's over de provinciën. In enkele provinciën, bijv. Friesland en Groningen, zou onlangs het percentage, dat voor deze provinciën beschikbaar komt, verlaagd zijn, in Friesland zelfs van 5 tot 3,9 pct. Deze leden drongen voor de genoemde provinciën op een hooger toewijzingspercentage aan, omdat de spoorverbindingen nog zoo slecht zijn.

Andere leden merkten naar aanleiding hiervan op, dat Groningen en Friesland hierin niet alleen staan. Indien echter een verandering in de percentages is aangebracht, zouden ook deze leden de redenen hiervan gaarne vernemen.

Enkele leden drongen aan op het invoeren van meer auto's voor het vrachtvervoer, met name voor het kleine vrachtvervoer. Vóór den oorlog omvatte het kleine vrachtvervoer meer dan de helft van het totaal. Kan de Regeering niet zorgen, zoo vroegen zij, dat er meer vrachtauto's van 1,5 ton en vooral ook meer motorcarriers ter beschikking komen? Ten gevolge van den verkoop uit de „dump" te Deelen moet naar hun meening het aantal zware vrachtauto's thans bevredigend geacht worden.

Eindelijk werd er door verscheidene leden over geklaagd, dat een zoo groot aantal auto's bij de verschillende militaire diensten in gebruik is. Dientengevolge komen de burgers auto's te kort. Men betwijfelde, of wel een juiste verdeling tusschen den militairen en den burgerlijken sector plaats vindt. Het ligt op den weg van den Minister van Verkeer, zoo meende men, er bij zijn ambtgenooten van Oorlog en Marine op aan te dringen hierin verbetering te brengen.

Sommige leden gaven als voorbeeld van een huns inziens te royaal gebruik van auto's door militaire diensten, dat het Marva-opleidingscentrum Leyduin bij Vogelenzang volgens door hen verkregen inlichtingen de beschikking zou hebben over 1 Bedford-truck, 1 groote truck, 1 zg. P.Y.-car en 2 luxe-automobielen, zulks ten behoeve van 44 Marva's. Zij vroegen, of dit juist is en, zoo ja, of er dan ook naar het oordeel van den Minister en zijn ambtgenoot van Marine niet een wanverhouding bestaat tusschen de mogelijke behoefte van dit opleidingscentrum aan mechanisch transport en het aan dit centrum ter beschikking staande transportmateriaal.

*Auto-ongelukken.* Van verschillende zijden werden krachtige maatregelen ter voorkoming van de talrijke auto-ongelukken gevraagd. Verscheidene leden drongen in het bijzonder aan op invoering van maximum snelheden ook buiten de bebouwde kommen. Dit achtten zij mede van belang ter vermindering van de slijtage aan het schaarsche rijmateriaal, vooral de banden. Voorts werd gevraagd, of aan dronken chauffeurs niet automatisch hun rijbewijs kan worden ontnomen. In het algemeen zouden vele leden een strengere bestraffing van gevaarlijk rijden wenschen.

Andere leden zouden de beslissing over het al dan niet ontnemen van het rijbewijs liever aan den rechter laten.

*Autobusdiensten op Zondag.* Enkele leden hadden er bezwaar tegen, dat aan ondernemers van autobusdiensten de verplichting wordt opgelegd om ook op Zondag te rijden, zelfs in gevallen, waarin dit vroeger niet geschiedde. Indien het vervoer hierbij werd beperkt tot de bezoekers aan de ziekenhuizen, zouden zij zich daarbij nog kunnen nederleggen, doch dit is niet het geval.

### AFDEELING III.

#### *Spoorwegen.*

Algemeen gaf men uiting aan waardeering voor het tempo, waarin de Nederlandsche Spoorwegen bezig zijn zich te herstellen van de gevolgen van den oorlog, die voor hen wel bijzonder rampzalig zijn geweest.

Niettemin vroegen vele leden zich af, of dit enorme hersteltempo wel heelemaal verantwoord is, indien men het beziet in het kader van het geheele vervoer en ook in verband met onze geheele economische reconstructie. Met het oog op de noodzakelijke coördinatie van het geheele vervoerswezen, waaromtrent reeds bij de algemeene beschouwingen over dit hoofdstuk gesproken is, zal men zich toch de vraag moeten stellen, of de plannen tot perfectionneering van de spoorwegen passen in het geheel van de ontwikkeling van ons vervoerswezen. Anders zouden wij binnenkort tot de ontdekking kunnen komen, dat een deel van de kosten en de energie, welke aan de vernieuwing van het spoorwegbedrijf zijn besteed, zijn weggegooid, althans dat de resultaten daarvan minder waarde hebben dan bij besteding ten behoeve van andere vormen van verkeer het geval zou zijn geweest. Men mag hopen, dat ook de Minister zich deze vraag heeft gesteld. Kan hij, zoo vroegen deze leden, de Kamer inlichten over het antwoord, dat daarop naar zijn inzicht gegeven moet worden? Meent de Minister, dat het spoorwegverkeer zich in de toekomst zal moeten beperken tot de hoofdlijnen en op die lijnen tot de voornaamste stations, of is hij van oordeel, dat bij electrificatie ook op den duur het verkeer met kleinere stations door de spoorwegen onderhouden kan en moet worden? Zullen alle lijnen, die thans geëxploiteerd worden, ook in exploitatie blijven?

Daarnaast stelden verscheidene leden de vraag, of de Nederlandsche Spoorwegen niet een zelfstandige deviezenpolitiek voeren. Men zou dezen indruk krijgen, indien men let op de vele bestellingen, welke zij in het buitenland hebben kunnen doen. Heeft de Regeering de Spoorwegen hierbij volkomen vrijgelaten? Indien dit het geval mocht zijn, zouden deze leden hiertegen bezwaar hebben.

Ook hadden deze leden den indruk, dat de Nederlandsche Spoorwegen een eigen politiek van loonen en andere arbeidsvoorwaarden voeren. Deze schijnen buiten het college van Rijksbemiddelaars om door den Minister van Verkeer te worden vastgesteld. Ook de tarieven schijnen buiten het Directoraat van de Prijzen om vastgesteld te worden.

Van andere zijde werd ten aanzien van de loonen opgemerkt, dat deze in elk geval formeel door het college van Rijksbemiddelaars vastgesteld behooren te worden. Men zou hieromtrent gaarne door den Minister worden ingelicht.

Sommige leden, die er de aandacht op vestigden, dat voor het jaar 1947 geen tekort op de spoorwegexploitatie geraamd is, zouden omtrent de bedrijfsresultaten gaarne nader worden ingelicht. Dekken de inkomsten uit het reizigers- en goederenvervoer thans de uitgaven met inbegrip van rente en aflossing? Blijkbaar zijn zij niet voldoende om het tekort in het spoorwegpensioenfonds aan te vullen. Deze leden meenden, dat de Volksvertegenwoordiging onvoldoende inzicht krijgt in den gang van zaken bij de Spoorwegen. Zij verzochten regelmatige overlegging niet alleen van de jaarverslagen — deze werden vroeger regelmatig aan de Kamer toegezonden —, doch ook van de begrotingen van het bedrijf.

Ondanks het tempo, waarin de Spoorwegen zich van de gevolgen van den oorlog hebben hersteld, blijft er nog veel te doen, vooral ter verbetering van de verbindingen met het Noorden, Oosten en Zuiden van het land. In dit verband gaven vele leden als hun meening te kennen, dat het Westen van het land ten aanzien van frequentie van den treinenloop en materieel beter behandeld wordt dan de overige gedeelten van ons land. Verscheidene van deze leden konden niet aan den indruk ontkomen, dat de Spoorwegen ten aanzien van frequentie en materieel hun beste beentje voorzetten in die gebieden, waar het meeste reizigersvervoer te verwachten is, omdat daar het meeste te verdienen valt. Echter behooren de Spoorwegen toch ook rekening te houden met het feit, dat zij een „service” voor het Nederlandsche volk als geheel behooren te bieden, ook in de huidige omstandigheden. Een der eischen, welke daarbij gesteld mogen worden, is dat het recht van alle Nederlanders op een gelijke mogelijkheid van gebruik van de nationale vervoermiddelen erkend wordt.

Andere leden achtten de geuite klachten niet zonder grond, voor zoover het materieel betreft. Dit is inderdaad ook naar hun indruk in het Westen des lands over het algemeen beter dan elders, al ware het slechts omdat men in het Westen voor een belangrijk deel met electrisch materieel kan reizen. Met betrekking tot de frequentie merkten deze leden echter op, dat deze wel is waar in het Westen hooger is dan in de overige deelen des lands, doch dat desniettemin naar hun indruk in het Westen, waar de bevolkingsdichtheid immers het grootst is, de bezetting der treinen aanzienlijk hooger is. Opvoering van de frequentie in de andere streken zou moeten leiden tot vermindering van het aantal treinen in het Westen en zou de toch reeds ernstige overbezetting van de treinen in dat gedeelte van het land nog verergeren.

Van verschillende zijden werd gevraagd, zulks mede in verband met het hierboven weergegeven betoog over de noodzakelijkheid van coördinatie, welke groote werken de Nederlandsche Spoorwegen voornemens zijn in de eerstvolgende jaren uit te voeren. Men zou een overzicht willen ontvangen van de plannen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

a. *aanleg van nieuwe lijnen.* Is het waar, dat het voornemen bestaat binnenkort een aanvang te maken met den aanleg van een nieuwe lijn van Amsterdam naar Den Haag met ondergrondse stations in beide steden? Ook schijnen er plannen te bestaan voor den aanleg van een spoorlijn over den Afsluitdijk, waarvoor, naar sommige leden meenden, het voornaamste motief zou zijn, dat zulk een lijn een mooie afronding van ons spoorwegnet zou vormen. Voorts werd gevraagd, hoe het staat met den aanleg van de nieuwe lijn Rotterdam D.P.—Nieuwerkerk, welke deel uitmaakt van de spoorwegplannen te Rotterdam in verband met den wederopbouw. Ook over deze Rotterdamsche spoorwegplannen in het algemeen zou men gaarne nader worden ingelicht;

b. *verdubbeling van enkelsporige baanvakken,* niet alleen van die, welke oorspronkelijk dubbelsporig geweest zijn, doch in den oorlog van een der sporen zijn beroofd, maar ook van die, welke nimmer een tweede spoor hebben bezeten;

c. *electrificatie.* In het bijzonder wilde men gaarne vernemen, in welke volgorde de her-electrificatie van de vernielde baanvakken zal plaats vinden en tegen wanneer deze op elk der bedoelde baanvakken voltooid zal zijn. Voorts wilde men ook over de verdere electrificatieplannen gaarne ingelicht worden;

d. *herstel van beschadigde en bouw van nieuwe stations,* al dan niet ter vervanging van verwoeste stationsgebouwen, bijv. te Rotterdam, Vlissingen, Den Helder, Nijmegen, Leiden, Breda, Roermond, Lage Zwaluwe, Roosendaal, enz.;

e. *herstel van bruggen.* Gevraagd werd, tegen wanneer de laatste vernielde spoorbruggen althans voorloopig hersteld kunnen zijn, speciaal in de lijn Utrecht—'s-Hertogenbosch, en welke werkzaamheden nog verricht moeten worden om de voorloopig herstelde bruggen door definitieve te vervangen. In dit verband vestigden eenige leden er de aandacht op, dat geklaagd wordt over het wegvallen van de voetbrug langs de spoorbrug over de Maas in de lijn Maastricht—Lanaeken; wanneer kan deze brug door een definitieve vervangen worden?

f. *opheffing van gelijkvloersche overwegen,* zoowel in de steden, o.a. te Maastricht, Leiden, Apeldoorn, Leeuwarden en Eindhoven, als daarbuiten.

g. *aanschaffing van rollend materieel.* Is het inderdaad de bedoeling, de stoomlocomotieven binnenkort vrijwel geheel door electrische en dieseltractie te vervangen?

Met betrekking tot het thans gebruikte materieel werd ernstig geklaagd over het gebrek aan verlichting in vele rijtuigen. Ook werd gevraagd, of niet meer aandacht kan worden besteed aan de 2de klas rijtuigen. Daarvoor worden tegenwoordig in vele gevallen 3de klas wagens gebruikt, vaak nog van de slechtste soort. Daarbij komt, dat deze wagens soms onvoldoende kenbaar zijn, hetgeen er niet zelden toe leidt, dat reizigers (vooral degenen, die weinig reizen) moeten bijtalen, omdat zij zonder het te weten in de 2de klas terechtgekomen zijn.

Er werd op gewezen, dat na de bevrijding allerlei stations niet heropend zijn, ook niet na de her-electrificatie, bijv. op de lijn den Haag—Haarlem. Is het de bedoeling zulke stations nog te heropenen of wil men het verkeer geheel aan trams en autobussen overlaten?

Verscheidene leden vestigden de aandacht op den ongelukkigen toestand, waarin een zoo belangrijke gemeente als Kerkrade op verkeersgebied verkeert. Het antwoord van den Minister op de desbetreffende vragen van den heer Maenen (Aanhangsel *Handelingen* Tweede Kamer 1946—1947, blz. 9) had deze leden niet overtuigd, dat de verkeersvoorziening in deze streek niet achterstaat bij die in andere deelen des lands. Evenmin konden deze leden onderschrijven, dat de spoorweg van Schaesberg naar Simpelveld voor reizigersverkeer niet is ingericht en uitgerust. Naar hun meening strookt deze mededeeling niet geheel met de feiten. Doch al ware dit inderdaad niet het geval, dan ware er alle reden om alsnog met voortvarendheid tot een zoodanige inrichting en uitrusting over te gaan. De aanwezigheid van een electrische tramverbinding met Heerlen achtten deze leden niet voldoende om een behoorlijke spoorwegverbinding achterwege te laten. Ook de vraag, of de exploitatie van een bepaald traject al dan niet rendabel is, behoeft huns inziens geen maatstaf te zijn om al dan niet tot exploitatie te besluiten. In dit geval behoort hun inziens zeker ook rekening gehouden te worden met belangen van nationalen aard. Zij herinnerden er aan, dat reeds in 1919 de toenmalige Minister van Waterstaat in de Tweede Kamer verklaarde, dat hij den toestand in Kerkrade op dit gebied enig vond en dat het voor hem onbegrijpelijk was, dat deze toestand zoo lang had kunnen voortduren. Deze leden drongen er dan ook bij den Minister met klem op aan hieraan zoo spoedig mogelijk een einde te maken.

Enkele leden hadden er bezwaar tegen, dat op het traject Zwolle—Amersfoort verschillende late treinen wel op Zondag, doch niet op werkdagen loopen. Dit behoorde huns inziens andersom te zijn. Deze leden hadden overigens tegen elk spoorwegverkeer op Zondag bezwaar. Naar hun meening dient het personeel des Zondags vrij te zijn.

Andere leden konden zich met de handhaving van een enigszins beperkt verkeer op Zondag vereenigen.

Wat de avondtreinen op het genoemde traject betreft, merkten sommige leden nog op, dat deze inderdaad niet op werkdagen rijden, doch dat daartegenover staat, dat een veel grooter aantal treinen, dat op werkdagen overdag op dit baanvak rijdt, des Zondags uitvalt, zoodat het totale aantal treinen op Zondag veel geringer is dan op werkdagen. Er is nu eenmaal op Zondagavond een belangrijk verkeer van naar hun werk of woonplaats terugkeerende reizigers, die bijv. op familiebezoek zijn geweest, en het is volkomen redelijk, dat de Spoorwegen hiertoe treinen laten rijden; zij zouden in hun taak tekortschieten, indien zij dit niet deden.

#### AFDEELING IV.

##### *Tramwegen.*

Men zou gaarne van den Minister vernemen, hoe deze zich de toekomst van de nog bestaande tramwegen, speciaal de intercommunale, voorstelt. Zullen deze, althans voor zoover zij met stoomtractie worden geëxploiteerd, binnen afzienbaren tijd moeten worden opgebroken en door autobusdiensten worden vervangen of ziet de Minister heil in moderniseering en electrificatie? En wat denkt de Minister van de toekomst der stadstrams? Met het oog op het investeren van kapitaal in nieuw materieel — wederom een quaestie van deviezen — is het van het meeste belang, welken kijk men op de toekomst van deze bedrijven heeft.

Sommige leden stelden de vraag, hoe het thans staat met de reorganisatie van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij.

## AFDEELING V.

*Wegvervoer.*

Ook bij deze afdeling werd op coördinatie van het vervoerswezen aangedrongen. Daarvoor moge naar de algemeene beschouwingen verwezen worden.

## AFDEELING VI.

*Binnenscheepvaart.*

In aansluiting aan hetgeen bij de algemeene beschouwingen omtrent de coördinatie van het vervoerswezen is opgemerkt, betoogden verscheidene leden, dat het waterverkeer en met name de wilde vaart zich er over beklaagt, dat groote hoeveelheden goederen, welke veel economischer per schip vervoerd zouden kunnen worden, door de spoorwegen worden behandeld. In 1945, toen de capaciteit der spoorwegen nog gering was, had de binnenscheepvaart een gunstig jaar; in 1946 is dit veranderd. De spoorwegen (annex de A.T.O.) kunnen, zoo meenden verscheidene leden, het vervoer tot zich trekken door middel van lage, huns inziens zelfs te lage vrachten, waartoe zij in staat zijn, omdat het Rijk eventuele verliezen dekt. De binnenscheepvaart daarentegen kan dat niet; zij moet haar eigen lasten dragen en bovendien nog scheepvaartrechten betalen.

Intusschen stelden verscheidene leden de vraag, of tegenover de klacht omtrent te lage spoorvrachten niet ook gevraagd mag worden, of niet de scheepsvrachten te hoog zijn of althans te veel vastliggen. Overwogen zou moeten worden, of niet de voorkeur moet worden gegeven aan een „margetarief”, dat zich beweegt tusschen een „vloer”, die voldoende is om den schippers een redelijk bestaan op te leveren, en een maximum, dat in tijden van levendige vraag naar scheepsruimte zou kunnen worden bereikt.

Voorts achtten deze leden het niet juist, dat de wachttijden verdisconteerd worden in de vrachten. Deze worden dan met een beroep op de onderbezetting te hoog gesteld om de concurrentie met andere vervoermiddelen te kunnen volhouden, terwijl toch in het algemeen bij de vaststelling van prijzen voor goederen en diensten slechts bij uitzondering met onderbezetting rekening wordt gehouden. Te hooge vrachten verminderen weer de hoeveelheid werk voor de scheepvaart en verhoogen dientengevolge weer de onderbezetting.

Ook bij deze afdeling werd betoogd, dat een verbetering in de positie der schippers mogelijk mede teweeggebracht kan worden door een samenwerking in min of meer coöperatieven zin, waaromtrent bij de algemeene beschouwingen reeds iets werd opgemerkt.

Naar aanleiding van de opmerking, dat de binnenvaart scheepvaartrechten (vooral brug- en sluisgelden) moet betalen, werd er van verschillende zijden opnieuw op gewezen, dat deze heffingen zeer ongelijk op het verkeer drukken. Vooral in het Noorden des lands worden zij op talrijke kanalen geheven, elders weinig of niet. Er is een rapport over deze rechten uitgebracht; welk standpunt neemt de Regeering t.a.v. de conclusies van dit rapport in? Vele leden drongen opnieuw op opheffing, althans aanzienlijke verlaging van deze rechten aan. Evenals de tolleren op de wegen behooren de scheepvaartrechten te verdwijnen. De bruggen worden gebouwd voor het wegverkeer, doch de schippers moeten in den vorm van bruggelden de onderhoudskosten daarvan betalen; daarin schuilt een ernstige onbillijkheid. Bovendien zijn vele kanalen, vooral in het Noorden des lands, te nauw en is ook de waterstand daar dikwijls onvoldoende.

Sommige leden hadden vernomen, dat het voornemen zou bestaan om in stede van het opheffen van de nog bestaande scheepvaartrechten, ook op de rivieren en Rijkskanalen, waar tot dusverre de scheepvaart altijd geheel vrij is geweest, voortaan door de scheepvaartheffingen te doen betalen. Dit zouden zij beschouwen als een afkeuringswaardigen stap terug; het zou een nieuwe moeilijkheid beteekenen voor de scheepvaart en weer een vermindering van het gebruik, dat van dezen, huns inziens voor ons land toch meest economischen vervoersvorm gemaakt wordt, ten gevolge hebben. Zij spraken dan ook de hoop uit, dat dit gerucht niet op waarheid berust.

Verscheidene leden wilden ook bij dit hoofdstuk der begroting ter sprake brengen het antwoord van den Minister van Buitenlandsche Zaken op vragen van den heer Roolvink in zake de Nederlandsche schepen, welke in Duitschland worden vastgehouden (*Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer 1945—1946*, bladz. 68). Onder verwijzing naar hetgeen hieromtrent reeds

bij de begroting van Buitenlandsche Zaken is meegedeeld, vroegen zij, of niet kan worden gezorgd voor spoedige repatriëring van deze schepen en hun opvarenden en of, indien dit niet mogelijk is, in elk geval maatregelen getroffen kunnen worden om het leven dezer Nederlanders draaglijk te maken.

## AFDEELING VII.

*Zeehaven- en Rijnvaartzaken.*

*Organisatie.* Van verschillende zijden werden nadere inlichtingen gevraagd over de wijze, waarop de zeehaven- en Rijnvaartzaken thans georganiseerd zijn. Vele leden konden niet ontkomen aan den indruk, dat deze organisatie topzwaar is. Er komen nu een interdepartementale commissie, een Directoraat-Generaal, een Nationale Havenraad en havencommissarissen. In de werkwijze van deze organen is echter nog weinig inzicht verkregen; een definitief oordeel wilde men daarom nog opschorten.

Verscheidene leden wilden echter thans reeds als hun oordeel te kennen geven, dat het hun niet noodig voorkwam, aan het hoofd van de afdeling, die zich met deze zaken bezighoudt, den rang van directeur-generaal te geven. Zij achtten het meer in overeenstemming met de beteekenis van dit ambt, indien het hoofd van de afdeling, die in omvangrijkheid met de meeste overige directoraten-generaal zeker niet te vergelijken is, zich met een bescheidener rang zou vergenoegen. Welke overwegingen hebben den Minister tot de creatie van dit directoraat-generaal geleid?

Voorts meenden sommige leden, dat het instituut der havencommissarissen moeilijk bevredigend zal kunnen werken, aangezien het voor hen vaststond, dat het aanstellen van havencommissarissen naast de districtshoofden der Inspectie van den Havenarbeid dubbel werk ten gevolge zal hebben. De taak van deze districtshoofden beperkte zich in den aanvang tot de sociale bescherming der eigenlijke havenarbeiders; geleidelijk heeft hun arbeidsveld zich echter uitgebreid, zoodat hun bemoeienis zich thans ook uitstrekt tot de veem- en expeditie-arbeiders, de classificeerders en het personeel, werkzaam in de binnenvaart en de visscherijen. Zij werden in het algemeen gemengd in de sociale bescherming der arbeiders in de z.g. natte bedrijven en het transportwezen langs den weg. Verdere wettelijke maatregelen tot bescherming van deze arbeiders zijn in een ver gevorderd stadium van voorbereiding of in onderzoek. Wil een districtshoofd der Inspectie van den Havenarbeid zijn taak naar behooren uitvoeren, dan moet hij niet alleen op de hoogte zijn van de arbeidsverhoudingen in de verschillende Nederlandsche havens, van de economische structuur dezer havens, hun onderlinge verhouding en hun outillage, doch tevens van hun positie t.o.v. de buitenlandsche havens. Een der districtshoofden woonde dan ook vóór 1940 de vergaderingen van de vaste Commissie van den Economischen Raad voor de Havenpolitiek regelmatig als adviseerend lid bij. Uit dit alles blijkt wel, dat de districtshoofden der Inspectie van den Havenarbeid zich steeds hebben bewogen op het terrein, dat thans aan de havencommissarissen zal worden toegewezen. Anderzijds zullen deze laatsten volkomen op de hoogte moeten zijn van de arbeidsverhoudingen in de havens. Hoe goed nu de onderlinge verhoudingen ook mogen zijn, dubbel werk moet van den aanvang af voorkomen worden. Het verlangde werk kan, zoo meenden deze leden, naar alle waarschijnlijkheid door een bestaanden dienst zonder extra kosten worden geleverd. Natuurlijk zal de Directeur-Generaal voor de Zeehaven- en Rijnvaartzaken steeds over de diensten van de Havenarbeidsinspectie moeten kunnen beschikken, doch dit kan bij een eenvoudige afspraak tusschen de beide hierbij betrokken Ministers, desnoods door een Koninklijk besluit, geregeld worden.

Wat den Nationalen Havenraad betreft, men zou gaarne een omschrijving van diens taak ontvangen. Zagen zij het goed, dan zal deze taak naar de meening van verscheidene leden drieledig zijn en hierin bestaan, dat hij de Regeering zal moeten adviseeren over de volgende drie coördinatiebelangen:

1. het voorkomen van verspilling bij den aanleg en de uitbreiding van havens;
2. het voorkomen van concurrentie tusschen de nationale havens;
3. het bevorderen, indien mogelijk, van eenige coördinatie tusschen Nederlandsche en buitenlandsche havens.

Indien dit juist is, achtten zij dezen Havenraad een goede instelling.



*Rijnvaart.* In aansluiting aan hetgeen hieromtrent reeds in het Voorloopig Verslag omtrent hoofdstuk III der Rijksbegroting is opgemerkt, gaven zeer vele leden uiting aan hun teleurstelling omtrent de houding van de bezettingsautoriteiten in Duitschland, waardoor aan onze Rijnvaart groote schade wordt berokkend. Deze autoriteiten leiden immers het geheele goederenvervoer over de Duitse zeehavens, waardoor niet alleen de Nederlandsche zeehavens, doch ook onze Rijnvaart in ernstige mate wordt gedupeerd. Bovendien reserveeren de geallieerden het binnenlandsche vervoer in Duitschland voor Duitse schepen. Dit vervoer kunnen zij dan met Duitse marken betalen. Daardoor is het Duitse interne vervoer geheel voor onze Rijnscheepvaart verloren gegaan. Men drong er bij de Regeering op aan, krachtige stappen te doen om hierin verbetering te brengen. Er heerscht op het oogenblik, zoo meenden sommige leden, in Duitschland een toestand van autarkie, die nog erger is dan onder het bewind van Hitler, en die niet alleen niet in ons belang is, doch evenmin in dat van Duitschland en in dat van de geallieerden.

Bovendien merkten sommige leden nog op, dat Frankrijk en Zwitserland het vervoer naar en van hun eigen Rijnhavens tot hun eigen vloten beperken. Gevraagd werd, of de Regeering pogingen heeft aangewend om ook in dit vervoer voor onze schepen weer een aandeel te verkrijgen.

Verscheidene leden achtten meer samenwerking met België ten aanzien van de Rijnvaart noodig. Zij zouden gaarne vernemen, of de Regeering hiertoe reeds enig initiatief heeft genomen.

Is het juist, dat de geallieerde bezettingsautoriteiten hebben verzocht, Duitse schepen in Nederland en België toe te laten? Zoo ja, welk standpunt neemt de Regeering in dezen in?

In dit verband werd opgemerkt, dat Nederlandsche schippers, die in België vracht vervoeren, slechts een derde van hun vrachtsom in Belgische francs uitbetaald schijnen te krijgen; het restant wordt over de clearing verrekend. De kosten voor voor sleeploon, havengelden, levensonderhoud, enz., welke in België gemaakt moeten worden, zijn echter hooger dan dit derde deel. Dientengevolge kunnen deze schippers niet in België blijven varen, zoodat het aantal schepen, dat in Nederland op vracht ligt te wachten, weer vergroot wordt. Kan de Minister mededeelingen doen, zoo werd gevraagd, over de juistheid van dit bericht en van de geschetste gevolgen?

Voorts werd gevraagd, of de Regeering de spoorweg- en Rijnvaarttarieven gezamenlijk en in onderling verband wil bezien.

Gewezen werd verder op het overgaan van in Nederland gevestigde dochterondernemingen van Duitse bedrijven in handen van politiek goede Nederlandsche groepen. De leden, die dit ter sprake brachten, achtten zulk een overgang juist, doch vestigden er de aandacht op, dat dit schijnt te geschieden zonder overleg met de bezettingsautoriteiten in Duitschland. Acht de Minister, zoo vroegen zij, contact met deze autoriteiten hieromtrent niet wenschelijk?

Sommige leden merkten op, dat de uit den Duitschen tijd overgebleven organisatievorm van de Nederlandsche particuliere Rijnvaart tot veel moeilijkheden leidt. Zij meenden, dat een herordering van deze groep noodzakelijk is en dat daarmee groote spoed moet worden betracht. Bij den nieuwen opbouw van een geschikten organisatievorm moet gezocht worden naar een blijvende samenwerking tusschen reeders en particulieren. Deze leden vroegen den Minister, wat de Regeering heeft gedaan om dit te bevorderen. Of meent hij, dat zij in dezen geen taak heeft?

Eindelijk werd gevraagd, of het juist is, dat de Regeering zich binnenkort zal terugtrekken uit de Rijnvaartcommissie en zoo ja, waarom zij dit zal doen.

## AFDEELING VIII.

### *Zeescheepvaart.*

Van verschillende zijde werden nadere inlichtingen gevraagd over het herstel van onze handelsvloot. Kan de Minister daaromtrent cijfers verstrekken? In de Memorie van Toelichting bij de begroting van het Scheepvaartfonds voor 1947 wordt gesproken over de 28 Liberty-schepen, welke eigendom van het Rijk zijn en in „bare-boat-charter” verhuurd worden. Verder wordt bij artikel 11 gesproken over aankoop van schepen voor derden, voor de Nederlandsch-Indische Regeering en voor de reconstructie der vloot. Blijkbaar heeft men hierbij het oog

op andere dan Liberty-schepen. Hoeveel van deze andere schepen heeft de Regeering reeds aangekocht en van welke soort zijn deze? Is het de bedoeling, dat deze schepen voorloopig Rijkseigendom blijven of worden zij dadelijk doorverkocht aan derden? En is het de bedoeling, dat de 28 Liberty-schepen op den duur ook aan derden verkocht worden? Maken de 13 Liberty-schepen, waarvan in de toelichting bij artikel 175 der begroting voor 1947 sprake is, deel uit van deze 28? Dit was velen leden niet duidelijk. Mede in verband hiermede vroegen zij een opgave van alle schepen, die hetzij door het Rijk, hetzij door particulieren zijn aangekocht, met vermelding van het type, de grootte, den prijs, dengene, voor wiens rekening de koop gesloten is, en dengene, voor wien de schepen uiteindelijk bestemd zijn. Voorts zouden zij willen vernemen, welke schepen op het oogenblik voor Nederlandsche rekening in aanbouw zijn, met vermelding van de werf, den opdrachtgever, het type en de grootte.

Sommige leden achtten het wenschelijk, dat de Regeering althans in den eersten tijd over eigen schepen blijft beschikken, vooral met het oog op onze deviezenpositie, bijv. voor den invoer van steenkolen uit Amerika en fosphaat uit Chili, waarvan het vervoer groote bedragen aan vracht kost.

Andere leden meenden, dat deze deviezenbesparing evengoed bereikt kan worden, indien de schepen, waarmee deze goederen vervoerd worden, eigendom zijn van Nederlandsche particuliere reederijen als wanneer ze Rijkseigendom blijven en aan dezelfde reederijen verhuurd worden.

Is het juist, zoo vroegen sommige leden, dat men in België met de reconstructie van de handelsvloot reeds verder gevorderd is dan in Nederland? Dit zou voor ons een aansporing dienen te zijn om vooral niet achter te raken.

Evenals bij de vorige afdeling werd ook bij de zeescheepvaart ernstig geklaagd over de houding van de geallieerde bezettingsautoriteiten in Duitschland. Geleid door den wensch om zoo veel mogelijk met marken te betalen, trekken zij alle overzeesch vrachtvervoer naar de Duitse havens Hamburg, Bremen en Emden; het gevolg hiervan is, dat alle voor doorvoer naar Duitschland bestemde goederen van Rotterdam, voor een groot deel van het Duitse achterland toch de door de natuur aangewezen haven, worden weggezogen. De geallieerden verbieden zelfs de vestiging van Nederlandsche scheepvaartagentschappen in Hamburg en Bremen, terwijl zij Amerikaansche en Engelsche agentschappen wel toelaten. De leden, die dezen hoogst bedenkelijken toestand ter sprake brachten, meenden, dat de Minister hiervan ongetwijfeld volkomen op de hoogte is; zij zouden echter van hem willen vernemen, welke stappen de Regeering gedaan heeft om hierin verbetering te brengen.

Verscheidene leden vestigden er de aandacht op, dat verschillende Rijksbureaux, bedrijfsschappen en andere lichamen bij voortdurend den eisch stellen, dat voor export bestemde Nederlandsche goederen, alsmede importgoederen naar en van overzee slechts worden vervoerd door Nederlandsche schepen. Bij gebreke daarvan wordt weigering van in- en exportvergunningen in uitzicht gesteld. Gewoonlijk wordt deze eisch gemotiveerd met de schaarschte aan buitenlandse betaalmiddelen. Dit argument is, naar deze leden meenden, echter onjuist. Wanneer buitenlandse schepen voor dit vervoer worden gebruikt, zijn de Nederlandsche schepen immers weer in staat goederen naar buitenlandse bestemmingen met vrachten in dollars of ponden te vervoeren, welke dan weer ter beschikking komen voor de betaling van vracht aan buitenlandse schepen. Afkeuring verdient deze voorkeur voor de Nederlandsche vlag, omdat zij ons de gelegenheid ontnemt om ons te verzetten tegen eventuele overeenkomstige discriminatie door andere landen, welke het voor onze koopvaardijvloot onmogelijk zou maken om weer de internationale vrachtvaart te beoefenen, die wij als bron van buitenlandse betaalmiddelen zoo noodig hebben. Reeds leert de ervaring, dat buitenlandse scheepvaartlijnen aan naburige havens de voorkeur geven boven de Nederlandsche, omdat zij niet in de gelegenheid worden gesteld om voor Nederland bestemde goederen te vervoeren. Dit leidt er toe, dat ook transit-goederen niet over onze havens komen. Het is duidelijk, dat de belangen van onze havens en de daar bestaande werkgelegenheid ernstig worden geschaad door dit gevolg van een maatregel, die verdedigd wordt op grond van een onjuist argument. Bovendien heeft de gestelde eisch ten gevolge, dat goederen soms vrij geruimen tijd op vervoer moeten wachten. De leden, die deze zaak ter sprake brachten, erkenden, dat ook andere landen een soortgelijk standpunt als het door hen gewraakte innemen, doch

meenden, dat dit voor ons geen reden mag zijn om hierbij te volharden; zij drongen er dan ook bij den Minister op aan, te bevorderen, dat deze eisch niet meer zal worden gesteld.

Gevraagd werd, hoe het thans staat met de plannen van de Maatschappij „Zeeland” voor de verdere uitoefening van haar bedrijf. Is zij voornemens naar Vlissingen terug te keeren? Verscheidene leden zouden het zeer betreuren, indien dit niet het geval mocht zijn. Vooral voor het vreemdelingenverkeer in de provincie Zeeland achtten zij de aanwezigheid van een goede verbinding met Engeland van het grootste belang. Zij drongen er dan ook bij de Regeering op aan, den terugkeer van dezen dienst naar Vlissingen krachtig te bevorderen.

Verscheidene leden hadden met instemming gezien, dat artikel 68 van de begrooting voor 1947 hooger geraamd is, aangezien de uitkeeringen aan weduwen en weezen van personeel van de Nederlandsche koopvaardij- en visschersvloot, die geen uitkeeringen genieten volgens de Zeeongevallenwet 1919, verhoogd zijn. Voor deze menschen, zoo betoogden zij, moet goed gezorgd worden. Bij het uitbreken van den oorlog was onze koopvaardij- en visschersvloot voor een groot gedeelte buitengaats. De bemanningen zijn toen naar Engeland uitgeweken. De hier te lande achtergebleven gezinnen ontvingen voor levensonderhoud een uitkeering, totdat de bezetter hieraan een einde maakte. De toenmalige Regeering in Londen liet langs illegalen weg aan werkgevers en andere instanties, die over geld beschikten, vragen, deze gezinnen te verzorgen. Daarbij werd de belofte gedaan, dat al zulke gelden zouden worden terugbetaald. Heeft dit reeds plaats gehad? Intusschen zijn er van deze zeelieden vrij velen in dienst van het vaderland gevallen. Een groot gedeelte van hen viel onder de Zeeongevallenwet en hun gezinnen hebben dus recht op een uitkeering krachtens die wet. De normen dier wet zijn echter gebaseerd op de loonen van vóór 1940. Deze leden meenden, dat deze normen verhoogd dienen te worden om in de huidige omstandigheden een redelijk bestaan mogelijk te maken. En voor zoover de omgekomenen niet onder de werking der Zeeongevallenwet vielen, dient naar hun oordeel de verzorging der achtergeblevenen eveneens naar de te verhoogen normen dezer wet geregeld te worden. Zij meenden, dat dit een eereschuld voor ons land is.

#### AFDEELING IX.

##### Luchtvaart.

Verscheidene leden betreurden, dat de Regeering bij het aanvragen van de wel zeer hooge bedragen ten behoeve van de luchtvaart — o.a. 15 miljoen voor aanleg van luchtvaartterreinen en 2½ miljoen voor een bijdrage van 40 pct. in de exploitatiekosten van deze terreinen — niet heeft uiteengezet, welke verwachtingen zij omtrent de ontwikkeling van de luchtvaart heeft. De Memorie van Toelichting is op dit punt wel zeer sober. In het bijzonder zouden zij willen vernemen hoe de Regeering zich de toekomst van het binnenlandsche luchtverkeer voorstelt. Binnen enkele jaren zal het grootste gedeelte van het spoorweg-net geëlectriceerd zijn, terwijl de treinen een snelheid van 150 km per uur zullen bereiken. Zal de exploitatie van binnenlandsche luchtlijnen dan nog rendabel zijn?

Met dit probleem staat ook in verband de vraag, welke luchtvaartterreinen in ons land zullen moeten worden verbeterd of nieuw aangelegd. Gaarne zou men vernemen, welke plannen de Regeering voor dezen aanleg of verbetering heeft. In het bijzonder vroeg men, voor welke terreinen het aangevraagde bedrag van 15 miljoen bestemd is.

Is het juist, zoo vroegen verscheidene leden, dat het vliegveld te Rotterdam is ingedeeld in klasse E en eventueel een uitbreiding zou kunnen ondergaan tot klasse B? Deze leden zouden gaarne ingelicht worden over de redenen, welke tot deze beslissing geleid hebben. Naar hun meening is het wenschelijk, dat dit vliegveld een uitbreiding tot klasse A kan ondergaan.

Voorts achtten sommige leden het dringend noodzakelijk om in het voorjaar van 1947 met den aanleg van een nieuwe startbaan op het vliegveld Zuid-Limburg te beginnen, zulks ter vervanging van de baan, die door het Amerikaansche leger is aangelegd, doch die met den dag in slechtere conditie geraakt. Het gevaar is groot, zoo betoogden zij, dat de vliegdiens ten onderbroken moeten worden, indien hierin niet spoedig verbetering wordt aangebracht.

Van verschillende zijden werd gevraagd welk standpunt de Regeering inneemt ten aanzien van de aanvragen van de Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd om eigen vliegdiens ten op Indië in te richten.<sup>1)</sup>

Vele leden gaven uiting aan hun waardeering voor de snelheid, waarmee de K.L.M. haar bedrijf niet alleen weer op gang heeft weten te brengen, doch dit ook aanzienlijk heeft weten uit te breiden. Intusschen zou men gaarne nader over de financieele uitkomsten van het bedrijf worden ingelicht. Is het juist, dat het zich thans kan bedruipen? In hoeverre is dit een gevolg van het feit, dat aanleg en onderhoud, benevens een groot deel van de exploitatiekosten van de Nederlandsche vliegvelden ten laste van het Rijk komen? Wat draagt de K.L.M. in deze exploitatiekosten bij? Wie betaalt — behalve de K.L.M. — de 60 pct. hiervan, die niet ten laste van het Rijk komen? Blijkens de toelichting bij de begrooting voor 1946 zal deze exploitatie geschieden door naamlooze vennootschappen, waarin het Rijk zal deelnemen. Zijn deze vennootschappen reeds tot stand gekomen?

Evenals bij de Spoorwegen vroegen verder verscheidene leden, of de K.L.M. met haar zeer groote aankopen in het buitenland een eigen deviezenpolitiek voert. Komen als gevolg hiervan andere sectoren van het economisch leven niet te veel in het gedrang?

#### AFDEELING X.

##### Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut.

Verscheidene leden vestigden de aandacht op de zeer groote stijging van de uitgaven voor dit instituut. Hoewel zij van het nut van deze instelling overtuigd waren, meenden zij, dat in de huidige financieele omstandigheden elke niet strikt noodzakelijke uitbreiding achterwege zal moeten blijven. Zij waren niet geheel overtuigd, dat deze gedragslijn inderdaad gevolgd wordt.

Aldus vastgesteld 20 November 1946.

LUCAS.

MAENEN.

HACKE.

VAN WALSUM.

POSTHUMUS.

<sup>1)</sup> De begrotingscommissie merkt hierbij op, dat na het afdeelinsonderzoek is bericht, dat de Regeering deze aanvraag zou hebben afgewezen. Zij zal het op prijs stellen, indien de Regeering haar redenen voor deze beslissing wil uiteenzetten.

IX<sup>de</sup> HOOFDSTUK B.

2. IX B. 8.

## MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden 9 December 1946.)

## Algemeene beschouwingen.

*Coördinatie en organisatie van het vervoerwezen.* Aan voortvarendheid en vindingsrijkheid, om het ontreddende vervoersapparaat na de bevrijding zoo snel mogelijk althans eenigermate aan de meest dringende eischen te laten voldoen, heeft het in de vervoerswereld niet ontbroken en de ondergeteekende stemt dan ook gaarne in met de in den aanvang van het Voorloopig Verslag van verschillende zijden geuite erkenning daarvan. Ondanks het ontbreken van allernoodzakelijkst materiaal en ondanks groote teleurstellingen heeft deze sector van het bedrijfsleven getoond, over groote vitaliteit te beschikken en zich bewust te zijn van de maatschappelijke sleutelpositie, door het vervoer ingenomen.

Dat er des ondanks veel verwarring en ontstemming heerscht en dat de verdeling van het vervoer nog te wenschen overlaat, mag geen verwondering baren, omdat de behoefte aan vervoer zóó klemmend was, dat gegrepen moest worden naar elk middel om aan het grootst mogelijke gedeelte van de vraag naar vervoer te voldoen en de middelen daartoe voorshands ontoereikend waren en bleven. Intusschen, het was van méér belang, dat er, veelal geïmproviseerd en desnoods in strijd met theoretisch juiste beginselen, *aanstonds* vervoerd kon worden, dan dat men nog meer beneden de behoefte zou blijven op grond van leerstellige overwegingen, ontleend aan studie van rustiger tijden!

Deze omstandigheden hebben de ontplooiing van een algemeen vervoerplan ten zeerste belemmerd en het is hieraan toe te schrijven, dat de ordening zich feitelijk nog in een beginstadium van ontwikkeling bevindt.

Het railvervoer is wettelijk reeds zoodanig geregeld, dat het hier geen nadere bespreking vereischt.

Dit is evenwel niet het geval met het vervoer langs den weg en over het water.

Het wegvervoer omvat zowel personen- als goederenvervoer. Wat betreft het personenvervoer is de grondslag voor ordening vastgelegd in de Wet Autovervoer Personen (W.A.P.) en het daarmee samenhangende Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 (U.A.P.). Weliswaar zijn deze regelingen op het oogenblik slechts ten deele van kracht, aangezien het 4de Uitvoeringsbesluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 1 Juli 1940 (*Staatsblad* 554) nog geldt, doch een wetsontwerp, strekkende om de W.A.P. en het U.A.P. wederom volledig van kracht te doen worden, bevindt zich in vergeworden staat van voorbereiding. Wat betreft het goederenvervoer langs den weg is er een begin van ordening nagestreefd bij de toepassing van de 2e en 3e Uitvoeringsbesluiten van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 Juni 1940 (*Staatsblad* 551 en *Staatsblad* 552), welke besluiten mede de strekking hebben te geraken tot een zooveel mogelijk doelmatigen opbouw van het vervoer langs den weg.

Het vervoer te water is geregeld in het Binnenscheepvaartbesluit 1941. Dit is evenwel slechts te zien als een voortzetting van de wet van 5 Mei 1933 (*Staatsblad* 251), houdende tijdelijke maatregelen ter bevordering van een zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart en is ook steeds als zoodanig gehanteerd. Dit is de reden, dat met de ordening in de binnenscheepvaart feitelijk nog een begin moet worden gemaakt.

De plannen van den ondergeteekende kunnen als volgt worden geschetst.

Allereerst worde de normale wettelijke regeling van het personenvervoer langs den weg (W.A.P.) hersteld. Hierop volge een regeling van het goederenvervoer langs den weg, welke in voorbereiding is. Daarbij zal moeten worden gestreefd naar goede en goed uitgeruste streekvervoerondernemingen met evenwichtige beïnvloeding van de zijde van publiek en privaats belang. In de derde plaats dient het goederenvervoer te water te worden geregeld. De door tijdelijke overheidsinmenging gekenmerkte investeringspolitiek geeft gelegenheid, reeds thans in de richting van een zekere coördinatie werkzaam te zijn aan de hand van een investeringsplan, zich uitstrekkende over de onderscheidene takken van vervoer.

Voor een blijvende regeling van de coördinatie dient te worden overwogen, of bovenbedoelde wettelijke regelingen reeds voldoende beheersching van de geheele materie geven, dan wel een bijzondere regeling zal moeten volgen, terwijl hierbij ook van grooten invloed zal zijn, of inmiddels een gezonde en krachtige organisatie van het bedrijfsleven op vervoersgebied kan worden tot stand gebracht, die in staat zal zijn, een deel van de Overheidsbemoeiing over te nemen.

Wat betreft den inhoud van de tot stand te brengen coördinatie tusschen de vervoerstakken water, weg en rail gaat de ondergeteekende uit van de gedachte, dat het vervoersapparaat als een eenheid dient te worden beschouwd, waarvan de vervoerstakken de organen zijn. Hij is van meening, dat gestreefd dient te worden naar een taakverdeling, waarbij de vrije ontplooiing der vervoerstakken slechts beperkt zal worden, voor zoover de harmonische groei van het vervoersapparaat zulks gebiedt. Bij de uitwerking van deze coördinatie-gedachte zal een tarievenstelsel onmisbaar zijn, bij de opstelling waarvan zooveel mogelijk is rekening gehouden met den kostprijs, een tarievenstelsel, dat voor iederen vervoerstak afzonderlijk de vervoerprijzen en tariefsvoorwaarden bepaalt. De opstelling van een dergelijk systeem, alsmede de bepaling der tariefhoogte en de marges, die eventueel daarbij zullen worden toegelaten, zal naar het oordeel van den ondergeteekende dienen te worden voorbereid door een deskundige commissie, waarin de Overheid zoowel als het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd.

Binnen het kader, zoo juist in groote lijnen geschetst, zal de verlader vrij moeten worden gelaten in zijn keuze van het soort vervoermiddel. Deze keuze zal grootendeels afhankelijk zijn van de kwaliteit der diensten, die de verschillende vervoertakken kunnen bieden, waarbij dus naast de prijs, de snelheid, frequentie en zekerheid van het vervoer mede bepalend zijn. Ook de ondergeteekende is van meening, dat eerst na het tot stand komen van een dergelijke coördinatie de verschillende vervoersvormen op de meest economische wijze hun taak in onze samenleving zullen kunnen vervullen.

Ook al zal het nog wel geruimen tijd duren, voor en alear de coördinatie een feit is geworden, zoo behoeft er toch geen vrees te bestaan voor een zich onbeperkt uitbreidend vervoersapparaat. De bestaande regelingen en voorschriften, hoe onvolkomen en gebrekkig zij in velerlei opzicht ook zijn, stellen de Overheid in staat, de capaciteit van elk der vervoerstakken binnen bepaalde grenzen te houden. Bij de hanteering dezer bevoegdheid wordt er zooveel mogelijk naar gestreefd, te voorkomen, dat de eene vervoerstak bevoordeeld of benadeeld wordt ten opzichte van de andere. Daarbij wordt voeling gehouden, niet alleen met de desbetreffende bedrijfsorganisaties, maar ook met andere vertegenwoordigende lichamen en overheidsorganen.

De ondergeteekende ziet voorshands nog geen aanleiding om ook het luchtvervoer bij deze coördinatie in het binnenlandsche vervoer direct te betrekken.

Wat de socialisatie van het geheele vervoerswezen betreft, deelt de ondergeteekende het inzicht, dat deze in de huidige ontwikkelingsfase op veel praktische moeilijkheden zou stuiten; nader zal worden onderzocht in welke mate thans reeds de publieke eigendom in deze sector van het maatschappelijk leven aanwezig is, en welke maatregelen kunnen worden genomen om verderen overgang naar de publiekrechtelijke sferen waar deze door het algemeen geboden is, te bewerkstelligen.

De positie die de A.T.O. thans in het wegvervoer inneemt, is ten deele van tijdelijken aard, samenhangend met de bijzondere omstandigheden, dat de spoorwegverbindingen nog niet alle zijn hersteld en dat er gebrek is aan rollend materieel. Wanneer deze uitzonderingstoestand tot het verleden behoort, is naar de meening van den ondergeteekende het tijdstip aangebroken om bij het A.T.O.-bedrijf een duidelijk onderscheid te maken tusschen de afhaal- en besteldiensten, welke een verlen-

ging van het spoorwegvervoer vormen en dus daarbij behooren, en het overige vervoer, waarvoor de A.T.O. gelijk is te stellen met de andere wegvervoerders.

Het is den ondergeteekende niet duidelijk, dat de onderstelde vervoersverschuiving van de beurtvaart naar de spoorwegen, waarvan in het eerste gegeven voorbeeld in het Voorloopig Verslag wordt gewag gemaakt, een gevolg zou zijn van een ingrijpen van Overheidswege.

Het gestelde euvel, dat de beurtvaart gedwongen zou zijn tot lagere loonen dan sociaal rechtvaardig is en ook tot langere werktijden en varen in den nacht, doet zich naar zijn meening niet voor. De loon- en arbeidsvoorwaarden van het beurtvaartbedrijf zijn vastgelegd in de regeling van loon- en andere arbeidsvoorwaarden in het beurtvaartbedrijf van 15 October 1946, *Nederlandsche Staatscourant* no. 202. Het varen bij nacht is inhaerent aan het beurtvaartbedrijf.

De ondergeteekende kan zich dan ook niet aan den indruk onttrekken, dat dit voorbeeld meer betrekking heeft op de wilde vaart dan op de beurtvaart, mede omdat het daarin genoemde massavervoer te water nagenoeg geheel door eerstgenoemde categorie wordt bewerkstelligd.

Wat den omvang van het wilde-vaart-vervoer betreft kan worden medegedeeld, dat de verhouding daarvan tot dien van het goederenvervoer der Nederlandsche Spoorwegen over het jaar 1938 en over het eerste halfjaar van 1946 nagenoeg een gelijke was. Dit wijst dus niet op een belangrijke onttrekking van transport door de rail aan het watervervoer. Voor zoover er in beperkte mate verschuivingen hebben plaats gehad van het vervoer te water naar het railvervoer zijn daarvoor verschillende oorzaken aan te wijzen. Ten gevolge van de bestaande schaarste en het gebrek aan buffervorraden op de consumptieplaatsen moeten thans veel meer dan vroeger kleinere partijen vervoerd worden, waarbij van verladerszijde vaak de voorkeur wordt gegeven aan het snellere railvervoer.

Inderdaad liggen voor bepaalde vervoeren de spoortarieven lager dan de scheepstarieven. Dit is een situatie, die nog uit vroegere jaren stamt en dus niet veroorzaakt is door bijzondere tariefsmaatregelen der Nederlandsche Spoorwegen van recenten datum. Deze laatste kunnen, met hun sterk geslonken wagenpark, het normale ladingaanbod bij lange na nog niet verwerken. Een tariefpolitiek, welke er op uit zou zijn, massavervoer van de wilde vaart tot zich te trekken, zou onder deze omstandigheden geen enkelen zin hebben.

Het onder 2 genoemde voorbeeld is den ondergeteekende niet duidelijk, aangezien in het algemeen het vervoer te water, dat met grootere eenheden werkt en daardoor niet in verhouding minder personeel en brandstoffenverbruik, goedkoper is dan het vervoer langs den weg. Onder bepaalde omstandigheden kunnen evenwel de kosten van het vervoer langs den weg, zijnde vervoer van huis tot huis, lager uitkomen dan de kosten van het vervoer te water, met inbegrip van het aansluitend vervoer te land.

In de bestaande goedgekeurde tarieven voor het vervoer langs den weg is in ieder geval een niet onbelangrijk deel van de kosten van den weg verdisconteerd en wel door incalculering van motorrijtuigenbelasting en benzine-invoerrecht. Bij het scheepsvervoer zijn eveneens slechts de kosten van de vaarwegen, voor zoover deze rechtstreeks ten laste van het schip komen, in de tarieven verwerkt.

Voor het overige moge de ondergeteekende verwijzen naar hetgeen hiervoor omtrent de tarifiering van het vervoer in 't algemeen is opgemerkt, alsmede naar zijn antwoord bij Afdeling VI.

Het onder 3 genoemde voorbeeld vindt hieronder zijn beantwoording bij de behandeling van de positie van de N.I.W.O.

Ook de ondergeteekende is ten volle overtuigd van het groote belang van samenwerking, niet alleen binnen elk der vervoers-takken, maar ook tusschen die takken onderling. Een dergelijke samenwerking zou de ordening van het vervoer en ook den coördinatie-arbeid aanmerkelijk vergemakkelijken. Waar zulks mogelijk is, is en wordt die samenwerking zijnerzijds dan ook krachtig gesteund en gestimuleerd. Hij heeft daarbij echter tot zijn spijt moeten constateeren, dat in de vervoerswereld het inzicht, dat samenwerking noodig is, al wordt het theoretisch gedeeld, niet steeds tot een praktische uitvoering leidt. Dit neemt niet weg, dat twijfel aan de mogelijkheid van een bevredigende organisatie van het bedrijfsleven niet zonder meer mag bestaan, al liggen er op dit nadjad vele moeilijkheden, gegrond in de bestaande verhoudingen in de vervoerswereld.

Ter beantwoording van de vraag van sommige leden, hoe de Regeering zich de verhouding tusschen rail- en watervervoer voorstelt, moge de ondergeteekende, onder verwijzing naar hetgeen hierboven omtrent de coördinatie is bekend gesteld, nog het volgende opmerken.

De te treffen maatregelen zullen wat de coördinatie betreft, beperkt moeten blijven tot tariefs- en capaciteitsregelingen. Een stelsel, waaraan een bepaalde, vooraf vastgestelde verdeling van de hoeveelheden te vervoeren goederen over de verschillende vervoerstakken ten grondslag ligt, meent de ondergeteekende — nog daargelaten de praktische uitvoerbaarheid daarvan — te moeten verwerpen. Voor verreweg de meeste transporten zijn de vervoermiddelen onderling vervangbaar.

Noch de aard der goederen, noch de techniek van de verkeersmiddelen mogen daarom zijns inziens beslissend zijn voor de wijze van vervoer; het is de kwaliteit van de bewezen diensten, welke de keuze moet bepalen. Alleen op deze wijze blijft in iedere vervoerstak het besef levendig, dat het streven erop gericht moet zijn, de gegeven „service” op te voeren.

Wat ten slotte de opbouw van het verkeersapparaat in algemeen zinnig betreft — ook de aanleg van nieuwe en de afbraak van bestaande verkeerswegen zijn hieronder begrepen — moge worden opgemerkt, dat deze harmonisch in het raam van het Centraal Economisch Plan zal moeten passen. Daarbij zal dus ook rekening moeten worden gehouden met de plannen voor de industrialisatie; evenzeer zullen de investeringsmogelijkheden daarbij een belangrijke rol spelen.

Naar aanleiding van de meening, uitgesproken door verscheidene leden, dat een goede coördinatie van het vervoerswezen de — volgens deze leden — thans bij de Spoorwegen bestaande neiging tot verdringing van de particuliere vervoerbedrijven zou moeten tegengaan, waarbij zij in het bijzonder het oog hadden op de autobusbedrijven, moge het volgende worden opgemerkt.

Wat aan de Spoorwegen een vergunning van algemeen aard werd verleend tot het exploiteeren van autobusdiensten ter vervanging van nog niet weder in werking zijnde spoorwegdiensten, geschiedde op grond van de voor de hand liggende overweging, dat het vervoer, waarvoor die vergunning werd verleend, onder normale omstandigheden door de Spoorwegen als railvervoer zou zijn verricht. Naar redelijkheid zouden de autobusondernemers dan ook geen aanspraak op dit vervoer kunnen maken. De ondergeteekende sluit zich dan ook gaarne aan bij de meening van de andere leden, die de billijkheid van het overlaten van dit vervoer aan de Spoorwegen naar voren brachten. Uit de bewoordingen van de tijdelijke vergunning vloeit voort, dat zoodra op een traject de raildienst weder normaal is hervat, aan de vergunning niet meer het recht kan worden ontleend tot het exploiteeren van den vervangenden busdienst. Vanzelf treedt dan dus de normale toestand in. Een argument voor het verkrijgen van een blijvende autobusvergunning zullen de Spoorwegen niet aan de gegeven tijdelijke vergunning kunnen ontleenen. Voor onrust daaromtrent bij de autobusondernemers bestaat dan ook geen aanleiding, noch is er hier sprake van een vooruitlopen op later te verleenen definitieve vergunningen of op het algemeen Regeeringsbeleid met betrekking tot de Wet Autovervoer Personen.

Hoewel de ondergeteekende in het algemeen met de hier aan het woord zijnde leden van oordeel is, dat het vervoer over een bepaalden weg zooveel mogelijk behoort te worden overgelaten aan de onderneming, die over dien weg het streekvervoer reeds bedient, meent hij, dat voor het onderwerpelijk vervoer op dien regel een uitzondering moest worden gemaakt ten einde niet incidenteel in te grijpen in de bestaande verhouding tusschen weg- en railvervoer in die streek. Indien het vervoerbelang wijziging van die verhouding wenschelijk maakt dan zal dit naar zijn oordeel na gezette overweging, doch niet als uitvloeisel van tijdelijke moeilijkheden van het spoorwegvervoer, dienen te geschieden.

Het door deze leden geuite bezwaar tegen aandrang, dien de Nederlandsche Spoorwegen onder dreiging met intrekking van de vergunning zouden uitoefenen op particuliere wegvervoer-ondernemingen om hun bedrijf te verkoopen, moet naar de meening van den ondergeteekende op een misverstand berusten. Immers, niet de Nederlandsche Spoorwegen, doch uitsluitend de Commissie Vergunningen Personenvervoer is bevoegd inzake het verlenen enz. van vergunningen voor intercommunale autobusdiensten. Zij gedraagt zich daarbij naar de beginselen van de vervoerspolitiek der Regeering van vóór den oorlog, welke in het bijzonder was gericht op de vorming van krachtige

streekbedrijven, met terzijdestelling van — uit een oogpunt van vervoersbediening onnoodige — concurrentie tusschen rail- en wegvervoer.

De verdeling van het internationale vervoer tusschen de A.T.O. en de overige wegvervoerders in het N.I.W.O.-verband, gelijk deze is aangegeven in het Voorloopig Verslag, is juist. Zij moet echter als tijdelijk worden gezien, daar zij samenhangt met de omstandigheid, dat een groot gedeelte van de goederen, welke thans langs den weg worden vervoerd, voorheen per spoor werden getransporteerd. In feite is hier dus sprake van spoorweggoederen, die door de bijzondere omstandigheden niet over de rail kunnen worden vervoerd. Evenals bij het binnenlandsche vervoer acht de ondergeteekende het mitsdien redelijk, dat de Nederlandsche Spoorwegen in het aldus ontstane internationale wegvervoer zijn betrokken.

Het is niet juist, dat de kleine ondernemingen, die voor den oorlog het internationale vervoer behoorlijk verzorgden, bij de regeling van het vervoer op het buitenland door de N.I.W.O. volkomen in het gedrang komen. Elke vervoerder, die voldoet aan bepaalde eischen van vakbekwaamheid en credietwaardigheid en voor 1939 regelmatig vervoer op het buitenland verrichtte, komt voor toelating in aanmerking. Aanvankelijk is inderdaad door de N.I.W.O. bepaald, dat elke onderneming, die aan het internationale vervoer wenscht deel te nemen f 250 moest storten bij aanmelding. Deze som is evenwel onlangs verminderd tot f 100, terwijl het teveel betaalde zal worden teruggestort.

De thans voor het verkeer bestaande bedrijfsorganisatie heeft de volle aandacht van den ondergeteekende. Het College van Advies voor Aangelegenheden betreffende het vervoer, dat hem adviseert ten aanzien van algemeene verkeers- en vervoersvraagstukken, heeft mede tot taak de toekomstige organisatie van het vervoerswezen te bezien. Het is dus — afgezien nog van hetgeen de in uitzicht gestelde algemeene wettelijke regeling voor de organisatie van het bedrijfsleven in dat opzicht zal brengen — mogelijk, dat op den duur de verkeers-bedrijfsorganisatie gewijzigd zal worden. Doch het zou, naar ondergeteekende's stellige overtuiging, zeker niet verantwoord zijn de verkeers-bedrijfs- en vakgroepen met hun verplicht lidmaatschap, thans zonder meer op te heffen, aangezien aldus aan het bedrijfsleven een gelegenheid zou worden ontnomen zich uit te spreken aangaande te nemen maatregelen. Het loslaten dezer organen zou voorts aan de neiging tot verbrokkeling, welke zich in de verkeerssector reeds demonstreert, nog meer voedsel geven. Wel is een reorganisatie van de organisatie in overweging. Sedert de bevrijding is de verkiezing van het bestuur der vakgroep Goederenvervoer langs den weg op democratische wijze door de bedrijfsgeenooten geschied, zoodat aangenomen moet worden, dat dit bestuur hun belangen voldoende behartigt. Bij het tot stand komen der N.I.W.O. is met de vakgroep overleg gepleegd, terwijl bij de oprichtingsvergadering verschillende bedrijfsgeenooten, die niet in het vakgroepbestuur zitting hadden, tegenwoordig waren en van hun instemming deden blijken.

De vakgroepen treden bij het Departement uitsluitend adviseerend en bemiddelend ten aanzien van de bedrijfsgeenooten op. Zij kunnen dus niet gezien worden als een verlengstuk van het Departement. Dat zij de belangen der kleine ondernemers onvoldoende zouden behartigen, is den ondergeteekende niet gebleken; hij meent in dit verband niet onvermeld te mogen laten, dat hem ook klachten zijn ter oore gekomen, die juist in tegen-gestelde richting wijzen.

*E.C.I.T.O.* De „E.C.I.T.O.” heeft een zeer groot aandeel gehad in de reconstructie van het verkeer na den oorlog — eerst in West-, daarna ook in Midden-Europa.

Aanvankelijk heeft haar taak bestaan in het bijeenbrengen van de verschillende organen voor weg-, spoorweg- en watervervoer, welke het noodige contact misten. Op het gebied van het railvervoer was het uitwisselen van wagons, het samenstellen van verbindingen, het opheffen van belemmeringen en het doen loopen van treinen door moeilijk toegankelijk gebied en bezette zône's, één van de taken, welke de E.C.I.T.O. op zich nam. Daarnaast verleende deze organisatie medewerking bij het terugvoeren van in het buitenland zoekgeraakte of vastgehouden vervoermiddelen en bracht tellingen tot stand en overzichten van de beschikbare transportmiddelen. Ook thans worden op de maandelijksche conferenties nog zeer belangrijke beslissingen genomen ten aanzien van het vervoer in Midden-Europa.

Het E.C.I.T.O.-apparaat heeft een tijdelijk karakter — en is reeds aanmerkelijk ingekrompen. Overwogen wordt een verdere

versoering en het opnemen van deze organisatie in het verband van de Vereenigde Naties, nl. als onderdeel van den Economischen en Socialen Raad. In verband met de groote belangen welke ons land heeft bij het transport in Europa, is aansluiting bij de organisaties, welke op dit transport invloed uitoefenen, noodzakelijk. Gelet wordt op een zoo sober mogelijk gebruik van de beschikbare bedragen.

*Verkeersfonds.* Met betrekking tot de over het Verkeersfonds gestelde vraag meent de ondergeteekende te mogen volstaan met een verwijzing naar het desbetreffend wetsontwerp (350), op de indiening waarvan ook de begrotingscommissie reeds de aandacht vestigde.

## AFDEELING I.

### Departement.

Het geval, te dezer plaatse in het Voorloopig Verslag bedoeld, betreft den voormaligen Chef der Afdeling Vervoerwezen van het Departement van Waterstaat, tevens Directeur van den Autobevrachtingsdienst, voor welke laatste functie deze boven zijn salaris als administrateur een toelage genoot van f 1500. Het behoeft geen verwondering te baren, dat de moeilijke positie, door betrokkene in bezettingstijd bekleed, aanleiding gaf tot vragen omtrent het door hem gevoerde beleid. Zijn gedragingen zijn kort na de bevrijding door een bijzondere commissie onderzocht, met voor hem gunstig gevolg. Betrokkene is nimmer geschorst geweest.

Op advies van bovenbedoelde commissie heeft de toenmalige ambtsvoorganger van den ondergeteekende, mede met het oog op de in voorbereiding zijnde reorganisatie van de afdeling Vervoerwezen, er de voorkeur aan gegeven, den betrokkene in een meer algemeene positie aan het Departement te plaatsen, in een rang en tegen een bezoldiging, waarop hij aanspraak mocht maken, mede gezien den uitslag van het onderzoek.

Hij verricht slechts incidenteel werkzaamheden voor het Departement, in afwachting van zijn inschakeling. Noch voor het Departement, noch voor den betrokkene is deze toestand bevredigend. De ondergeteekende beijvert zich, te dezen een oplossing te vinden.

## AFDEELING II.

### Vervoer- en Verkeersdiensten.

*Organisatie.* In aansluiting op de korte uiteenzetting, welke over de organisatie van het na de bevrijding ingestelde Directoraat-Generaal van het Verkeer en de daaronder ressorteerende diensten gegeven is op blz. 1 en 2 van de Memorie van Toelichting tot de ontwerp-begroting voor het dienstjaar 1946, moge ter nadere verduidelijking het navolgende worden medegedeeld.

Het Directoraat-Generaal van het Verkeer omvat — Luchtvaart en Scheepvaart uitgezonderd — alle bemoeiingen met het verkeer, behalve die ten aanzien van Zeehavens en Rijnvaart, zulks om de redenen, in de daarop betrekking hebbende passage van deze Memorie van Antwoord nader uiteengezet.

Het is samengesteld uit:

1. een zuiver Departementaal orgaan, zooals vroeger de afdeling Vervoerwezen was;

2. De Directie van het Vervoer, zijnde de leiding van de buitendiensten, vanouds geheeten „Rijksverkeersinspecties”, beter genaamd „Rijksvervoersinspecties”;

3. de Generale Inspectie van het Verkeer.

Ter verklaring van de functie en de onderlinge verhouding van deze organen worde erop gewezen, dat van de taak van het Directoraat-Generaal twee hoofddeelen scherp dienen te worden onderscheiden, te weten een specifiek departementale taak en een uitvoerende, een maatschappelijke „service”.

Het onder 1 genoemde orgaan heeft tot taak:

a. de voorbereiding van het beleid en van de wetgeving;

b. het overleg met andere centrale Overheidsinstanties, meer in het bijzonder de Ministeries van Economische Zaken (inclusief het Centraal Planbureau i.o.), van Openbare Werken en Wederopbouw (inclusief de Rijksdienst voor het Nationale Plan) en van Financiën, alsmede met de bedrijfsorganisaties;

c. de supervisie uit beleids oogpunt over den uitvoerenden dienst.

De uitvoerende dienst, de Directie van het Vervoer, heeft tot taak, de praktische bediening op vervoersgebied, het effectueeren van het beleid middels de in het land verspreide organen, de Rijksverkeersinspecties. In deze taak ligt het praktische element op den voorgrond, de aanraking met het publiek, zulks in tegenstelling tot de taak van het onder 1 genoemde orgaan, die veeleer een studie-karakter heeft.

Zooals de naam reeds aanduidt, liggen de bemoeiingen van het Directoraat op het gebied van het eigenlijke vervoer, zowel van personen als van goederen en zijn dientengevolge in hoofdzaak van economischen aard.

De Generale Inspectie heeft eveneens een in hoofdzaak uitvoerende taak, doch houdt zich meer in het bijzonder bezig met de verkeersmiddelen zelve en met de maatregelen, welke het veilige gebruik en de veilige verplaatsing daarvan beoogen; de taak daarvan ligt dus meer speciaal op technisch gebied.

Bij den opzet van deze organisatie heeft het al dadelijk een punt van ernstige overweging uitgemaakt, of deze beide onderdeelen organiek niet zouden kunnen worden samengevoegd. Om redenen van practischen aard en wel voornamelijk ter bereiking van een snellere afhandeling van zaken is daarvan toen afgezien.

Uit den aard der zaak zijn de omstandigheden, waarvoor men kort na de bevrijding stond, op deze beslissing mede van invloed geweest.

De noodzaak om met een volslagen ontredderd apparaat in de meest nijpende vervoersbehoefte aanstonds te voorzien, noopte ertoe werkzaamheden, welke in wezen verschillen, ook aan afzonderlijke organen met een vrij groote mate van zelfstandigheid in handen te geven. Die noodzaak bestaat ook thans nog, zij het dan ook in mindere mate dan kort na de bevrijding.

In feite dient de organisatie, welke hierboven is geschetst, dus gezien te worden als een voorloopige, welke door de omstandigheden is geboden. Hoe deze zich in de toekomst verder zal ontwikkelen, kan thans nog niet worden gezegd. Zulks hangt nauw samen met de ontwikkeling van de toestanden op verkeersgebied, de wettelijke regelingen, welke ter zake zullen worden getroffen, alsmede van de vraag, in hoeverre het bedrijfsleven en de organisatie daarvan bij de uitvoering van een en ander zal kunnen worden ingeschakeld.

Naar aanleiding van de in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerking over het verhoudingsgewijs groote aantal hoofdambtenaren bij de verschillende onderdeelen, dat inderdaad de gedachte aan een topzware bezetting kan doen opkomen, zij er op gewezen, dat de bemoeiingen van de genoemde organen zich uitstrekken over het verkeer te water, langs den weg en per rail en dat elk dezer binnenlandsche takken van verkeer een eigen karakter heeft, met bijzondere toestanden, die, willen zij gekend en beheerscht worden, elk voor zich een deskundige van een zekere portuur opeischen. Deze onvermijdelijke uitbouw in de breedte is oorzaak van de aanwezigheid van méér ambtenaren op hoog niveau dan een dienst met een niet verdeelde bemoeiing zou vergen.

Voorts is inderdaad het overheidsapparaat op dit gebied, in vergelijking met hetgeen vóór den oorlog bestond, belangrijk in omvang toegenomen. Bij deze vergelijking mag evenwel niet uit het oog worden verloren, dat daaraan thans en kwalitatief en quantitatief een veel grooter taak dan vroeger is toebedeeld.

Gezien het bovenstaande kan naar de meening van den ondergeteekende de tegenwoordige personeelsbezetting, ook wat de top betreft, niet te groot worden geacht.

Waar intusschen de omstandigheden toelaten, overheidsbemoeiingen te laten vervallen of te beperken, wordt ook het apparaat dienovereenkomstig ingekrompen. Gewezen moge in dit verband worden naar de opheffing van den Autobevrachtingsdienst, van de benzine-distributie en de besnoeiing van het wegcontrole-apparaat. Indien eenigszins mogelijk, worden organen uit het bedrijfsleven ingeschakeld, gelijk bijvoorbeeld is geschied bij de regeling van het internationale wegvervoer, waarbij de overheid slechts toezien en controleerend optreedt en geen nieuw Rijksorgaan is geschapen. Op verdere stappen in de richting van versoeboring blijft de aandacht van den ondergeteekende bij voortduring gevestigd, waaraan hij gaarne de verzekering wil toevoegen, dat bij voorkomende mogelijkheden in dat opzicht ook de topfuncties zeker niet zullen worden ontzien.

Ook de vraag, door sommige leden gesteld, of de hoofdinspecteurs van het vervoer niet tevens met een inspectie belast kunnen worden, heeft reeds de aandacht van den ondergeteekende

gehad. Hij is daarbij tot de conclusie gekomen dat deze combinatie niet gewenscht is. De arbeidsterreinen van de hoofdinspecteurs en van de in hun ressorten geplaatste provinciale inspecteurs liggen n.l. op verschillend niveau. Een voornam deel van de taak van de hoofdinspecteurs bestaat ook in het bevorderen van samenwerking, zoowel binnen de afzonderlijke vervoerstakken als tusschen die takken onderling. Deze samenwerking is van essentieel belang, niet het minst ook met het oog op de toekomstige coördinatie.

Van dit streven zou bij combinatie van die functie met het beheer van een inspectie met zijn velerlei dagelijksche beslommingen niet veel terecht komen.

In hetgeen hierboven omtrent de arbeidsverdeling tusschen de beide organen van den uitvoerenden dienst is medegedeeld, ligt tevens het antwoord opgesloten op de door enkele leden gestelde vraag over het instellen van een tweede inspectie naast de bestaande Rijksverkeersinspectie. Zulk een indeeling ligt niet in de bedoeling.

De Inspecteur-Generaal moet voor de uitvoering van de hem op technisch gebied toevertrouwde taak over een aantal over het land verspreide technische krachten kunnen beschikken, welke voor de door hen te verrichten keuringen e.d. van de noodige instructies worden voorzien. Deze krachten vormen niet een aparte inspectie, al valt hun werk niet onder de economische taak van den Rijksverkeersinspecteur, doch zijn een deel van de Rijksverkeersinspectie, dat van den Inspecteur-Generaal rechtstreeks zijn bevelen krijgt.

*Rij- en aankoopvergunningen.* Tot afschaffing van de rijvergunningen, waarop door sommige leden werd aangedrongen, zou de ondergeteekende zeker willen overgaan, ware het niet, dat de handhaving van deze vergunningen voor het personenvervoer per auto om twee redenen gewenscht is, n.l. als basis voor het distribueeren van nieuwe auto's en om te voorkomen, dat de auto's, die op het ogenblik door hun eigenaars nog aan het bedrijfsleven en de Overheid verhuurd zijn, worden teruggeëischt om deze dan uitsluitend of althans mede voor minder urgente reizen te gebruiken. Het vervangen van het rijvergunningstelsel voor personenauto's door een verbod van het rijden op Zondag zal dus voorhands nog niet mogelijk zijn.

Wel ligt het in zijn bedoeling te bevorderen, dat het Eerste Uitvoeringsbesluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, waarop die rijvergunningen gegrond zijn, wordt vervangen door een tijdelijke regeling bij de wet. Hij stelt zich voor, daarbij de rijvergunningen voor motorrijwielen al dadelijk te doen vervallen. In afwachting hiervan zijn reeds richtlijnen aan de Rijksinspecteurs van het Verkeer gegeven, welke beoogen, een ieder, die in het bezit van een motorrijwiel is, een rijvergunning te doen verlenen. In de bovenbedoelde richtlijnen werd tevens vastgelegd de intrekking van alle bijzondere voorwaarden, verbonden aan die rijvergunningen. Wel zal als algemeene voorwaarde een verbod van het rijden op Zondag gesteld worden, van welk verbod voorhands slechts in beperkte mate ontheffing zal worden verleend.

Ten aanzien van de rijvergunningen voor het goederenvervoer is het, zoolang de in voorbereiding zijnde wettelijke regeling van het goederenvervoer langs den weg nog niet tot stand gekomen is, naar de meening van den ondergeteekende noodzakelijk, deze vergunningen te handhaven ten einde te voorkomen, dat zich op dit gebied een chaotische toestand zou ontwikkelen.

In dit verband kan het verlenen van rijvergunningen voorbereidend werken voor een bedrijfsvergunningregeling, welke in studie is en waardoor lichtvaardig investeren wordt voorkomen. Niet alleen in dezen tijd, maar ook vroeger is er van het vervoerbedrijf groote aantrekkingskracht uitgegaan, die velen daarheen trok zonder dat een bestaan daarin redelijkerwijs verzekerd mocht heeten.

De opmerking van verscheidene leden met betrekking tot het weigeren van rijvergunningen aan kleine ondernemers, geeft den ondergeteekende gelegenheid mede te deelen, dat inderdaad het samenwerken van ondernemers door het vormen van combinaties zooveel mogelijk wordt bevorderd, doch dat niet aan kleine ondernemingen een vergunning is of zal worden geweigerd enkel op grond van het feit, dat hun bedrijf klein is.

Talloos zijn de klachten over misbruiken bij het geven van aankoopvergunningen en de toewijzing van auto's. Even talloos echter zijn deze als vaag. Dat een teleurgestelde, die zijn doel — het bezit van een auto — niet bereikt en een ander dat doel wel ziet bereiken, aan bevoorrecht denkt, is niet onbegrijp-

lijk. Soortgelijke klachten zijn onverbreekelijk verbonden aan praktisch iedere distributie van goederen, welke niet voor alle leden der bevolking in gelijke hoeveelheid bestemd zijn. De aantrekkelijkheid van het bezit van een auto, zij het als nutsobject, zij het als maatstaf van maatschappelijke belangrijkheid — of beide — verhoogt de neiging, persoonlijke redenen te zoeken achter hetgeen slechts zakelijke ambtelijke reactie zal zijn. De aankoopvergunningen immers worden uitsluitend verleend door de Rijksinspecteurs van het Verkeer, die hierin worden bijgestaan door regionale adviescommissies, waarin naast het bedrijfsleven ook het culturele en sociale leven zijn vertegenwoordigd. Aan deze regeling wordt strikt de hand gehouden, terwijl daarnaast een strenge interne controle is ingevoerd, welke corruptie bij de afgifte van aankoopvergunningen thans vrijwel onmogelijk maakt.

Mochten al in de periode kort na de bevrijding door overbelasting met aanvragen en in verband met ongeschoold en zonder volledige beoordeling aangeworven personeel gevallen zijn voorgekomen, waar van corruptie mocht worden gesproken, er is sedert dien streng geselecteerd, er zijn ontslagen gegeven, straffen toegediend en de ondergeteekende meent te mogen zeggen, dat thans vrijwel een einde is gekomen aan de ook in het Voorloopig Verslag genoemde euvelen. Hiermede is ook uitgesloten, dat het behooren tot een bepaalde politieke partij het middel zou zijn om een aankoopvergunning met voorrang te verkrijgen. Onnoodig te zeggen, dat de ondergeteekende, mocht hem het bestaan van deze toestanden kunnen worden aangetoond, daartegen met kracht zal opkomen. Gelijk hierboven reeds opgemerkt, liggen op het gebied van autovoorziening de sensationele geruchten gereed en is aan de felheid der dikwijls al te spoedig geuite beschuldigingen af te meten, hoe dringend de behoefte aan auto's is!

Tegenover den indruk, welke verscheidene leden hadden over het gemakkelijk verkrijgen van aankoopvergunningen voor exportindustrieën, terwijl dit voor andere industrieën op groote moeilijkheden stuit, moge de ondergeteekende opmerken, dat inderdaad met de beteekenis van een industrie als deviezenbrengster dient te worden rekening gehouden, nochtans niet in de mate, als door de leden, hier aan het woord, wordt geschetst. Het zou al zeer verwonderlijk zijn, dat, bij het nijpend tekort aan auto's, eenige groep van bedrijven zou behoeven te worden „nagelopen” om vergunningen en auto's te plaatsen. Dat, gelijk het Voorloopig Verslag vermeldt, het vaak nog moeite zou kosten om een auto te kopen als men reeds aankoopvergunning heeft, schijnt weinig aannemelijk, daar een aankoopvergunning voor één bepaalde, reeds aanwezige, auto geldt.

Aan artsen zijn tot 1 November 11. 1076 nieuwe auto's verstrekt, zijnde 21.6 % van alle door het Ministerie van Verkeer gedistribueerde nieuwe wagens. Volgens opgave van het Staats-toezicht op de Volksgezondheid zouden er op 1 November 11. nog 552 artsen zonder vervoermiddel zijn. Maatregelen zijn getroffen dat — behoudens stagnatie in den import — ook deze groep binnen enkele maanden van een auto wordt voorzien.

In het algemeen wordt ook bij het bepalen van het type der aan de artsen toe te wijzen auto's het advies van de Rijksinspecteurs voor de Volksgezondheid ingewonnen, hoewel opvolging daarvan in de praktijk vaak op moeilijkheden stuit, omdat het aantal ter beschikking komende lichte wagens nu eenmaal groter is dan dat der zwaardere typen.

In verband met de zeer groote urgentie werden de eerste 659 binnengekomen wagens voor de artsen gereserveerd. Aangezien deze wagens vrijwel uitsluitend tot de lichte typen behoorden en de behoefte van de plattelandsartsen het grootst was, is inderdaad een betrekkelijk groot aantal kleine wagens aan deze artsen toegewezen.

De ondergeteekende onderschrijft de opmerking, gemaakt door verscheidene leden, dat de pleziërijders het laatst aan bod moeten komen voor rijaankoopvergunningen. In overeenstemming hiermede worden dan ook bij de beoordeling van aanvragen voor aankoopvergunningen alleen motieven, ontleend aan bedrijf of beroep, in overweging genomen.

De beslissing over het te importeerende type wagens wordt voorbereid in onderling overleg door de Departementen van Economische Zaken (Rijksbureau voor Metalen) en van Verkeer. Daarbij wordt rekening gehouden met de behoefte, de noodzaak tot spaarzaamheid bij de besteding der deviezen en met de leveringsmogelijkheden van het buitenland. Dezen laatste factor heeft men, het spreekt vanzelf, dezerzijds niet geheel in de hand. Als algemeen regel geldt daarbij, dat de goedkoopste uitvoeringen de voorkeur verdienen en alles, wat naar

luxue zweet, moet worden geweerd. Import van groote luxe wagens wordt derhalve tot het uiterste beperkt. Een uitzondering hierop vormen die wagens, welke afgenomen moeten worden ingevolge een handelsverdrag of als deel van een buitenlandsche allocatie. Voor- en nadeelen van lichtere of zwaardere wagens worden daarbij, in den geest van de hiervoor in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerkingen, medegerekend. Het nog steeds bestaande algemeene tekort geeft echter voor deze nuances weinig ruimte.

De vraag van verschillende leden of dadelijk 11 % van de geïmporteerde auto's voor de verschillende Rijksdiensten wordt gereserveerd, kan in bevestigenden zin worden beantwoord. Hierbij zij nog opgemerkt, dat hieruit ook de groote, landelijk werkende, organisaties op cultureel en sociaal gebied (zoals het Rode Kruis) en de vertegenwoordigingen van vreemde mogendheden hier te lande moeten worden voorzien.

Bij de verdeling van de nieuwe auto's over de provinciën is uitgegaan van een verdeelsysteem, gebaseerd op de gedachte, dat alle provinciën gelijktijdig een gelijk percentage van het op 1 Augustus 1939 aanwezige aantal auto's bereiken. Overwogen werd daarbij, dat het noodzakelijk is, de provinciën, die de grootste verliezen aan motorrijtuigen hebben geleden, het snelst te helpen.

Als uitwerking van deze gedachte wordt per maand voor elke provincie het verschil vastgesteld tusschen het thans uitgegeven aantal rijvergunningen en 65 % van het aantal wagens, aanwezig op 1 Augustus 1939. De aldus verkregen wagen aantallen worden omgezet in procentuele cijfers, welke dan voor één maand als basis der verdeling dienen.

Hieruit volgt, dat het zeer verklaarbaar is, dat voor de genoemde provinciën Friesland en Groningen de percentages een daling hebben ondergaan. Voor andere, zoals b.v. Zeeland en Limburg, zijn zij gestegen.

Zeer wel verstaat de ondergeteekende den aandrang van enkele leden op het invoeren van auto's speciaal voor het kleine vrachtovervoer. Daaraan bestaat inderdaad groote behoefte en dit punt heeft dan ook zijn volle aandacht. Dat deze voorziening tot voor kort zeer onbevredigend was, vond zijn oorzaak in de trage aflevering der bestellingen door het buitenland; bij de opstelling van het aankoopprogramma voor 1947 is met de behoefte van dit type in het bijzonder rekening gehouden. Ook de voorziening met motorearriers, waar mogelijk door de eigen industrie, is niet uit het oog verloren.

Met de meening, dat als gevolg van de liquidatie van de „dump” te Deelen, het aantal zware vrachtauto's voorshands voldoende kan worden geacht, wordt ingestemd.

Ten antwoord op de opmerking van verscheidene leden, dat een zoo groot aantal auto's bij de verschillende militaire diensten in gebruik is en dientengevolge er voor burgers auto's te kort komen, zij aangeteekend, dat de auto's, welke worden geïmporteerd door het Ministerie van Verkeer, uitsluitend worden toegewezen aan de civiele Rijksdiensten, het culturele- en bedrijfsleven.

Slechts aan den Minister van Oorlog werd uit den civielen sector een auto ter beschikking gesteld.

De militaire Ministeries verrichten zelf den aankoop van auto's in het buitenland. Het Ministerie van Oorlog ontving tot nu toe 40 kleine auto's, welke in September 1945 in Engeland werden besteld. Hiervan werden o.a. een aantal ter beschikking gesteld aan de 7-December-Divisie, welke over geen enkele personenauto beschikte. Het Ministerie van Oorlog nam 15 van deze auto's in gebruik. Het Ministerie van Marine schafte in 1946 15 nieuwe auto's aan voor den dienst in Nederland.

De personenauto's, welke overigens nog rijden in den dienst van deze Ministeries, zijn afkomstig uit den Krijgsbuit of zijn door het Militair Gezag gevorderde wagens. Deze auto's verkeerden in het algemeen in slechten staat. Het in het Voorloopig Verslag aangegeven aantal auto's, in gebruik bij het Marva-opleidingencentrum, Leyduinweg bij Vogelenzang, is juist. Echter worden deze auto's, behalve voor het vervoer van de Marva's ook gebruikt voor het vervoer van materialen en levensmiddelen. Van de twee luxe automobielen is er één nagenoeg onbruikbaar geworden, de andere wordt mede voor lesdoeleinden gebruikt.

Overigens wordt ook bij de militaire instanties er ernstig naar gestreefd om het aantal vervoermiddelen tot het uiterste te beperken.

De bestrijding van het groote aantal auto-ongelukken heeft de aandacht van den ondergeteekende. De sedert de bevrijding onrustbarend toegenomen verkeersonveiligheid vindt behalve in

den toestand, waarin zeer vele verkeersmiddelen zich bevinden, (slijtage, slechte verlichting), welk euvel in de gegeven omstandigheden nog slechts onvoldoende kan worden verholpen, in hoofdzaak haar oorzaak in psychologische verschijnselen met name een verminderd verantwoordelijkheidsgevoel van het publiek, zoomede in een nog onvoldoende zich aanpassen aan de met sprongen toegenomen intensiteit van het verkeer na een lange periode van rust tijdens de bezettingsjaren. De ondergeteekende meent dan ook, dat de beste bestrijding gelegen is in opvoeding van het publiek. Hij stelt zich voor, dit zoo krachtig mogelijk te blijven bevorderen. Hierbij heeft hij op het oog het publiek in zijn geheel; de gedachte, welke uit het betoog der hier aan het woord zijnde leden zou kunnen worden geput, als zou de schuld aan het groote aantal auto-ongelukken uitsluitend bij de automobilisten moeten worden gezocht, komt hem niet geheel juist voor. Daarnaast zal, naar mate de politiecorpsen weder op het vereischte peil worden gebracht, een verscherpte controle op verkeersovertredingen krachtig tot de bestrijding kunnen bijdragen.

Omtrent de wenschelijkheid van invoering van maximum-snelheden ook buiten de bebouwde kommen wil de ondergeteekende zich nog beraden. Het staat voor hem nog geenszins vast, dat beperking van de rijsnelheid op de groote buitenwegen in belangrijke mate tot vermindering van het aantal auto-ongelukken zou bijdragen. Men vergete niet, dat onder de thans nog van kracht zijnde Wegenverkeersregeling een maximum-snelheid buiten bebouwde kommen geldt van 80 km. De ondergeteekende betwijfelt vooralsnog of voldoende aanleiding bestaat, dit louter op materiaalbesparing gebaseerde, tijdens de bezetting tot stand gekomen, voorschrift ook op den duur, onder gunstiger economische omstandigheden, te continueren.

Ten aanzien van de gestelde vraag, of aan dronken chauffeurs niet automatisch hun rijbewijs kan worden ontnomen, sluit de ondergeteekende zich aan bij de andere hier aan het woord zijnde leden, die de beslissing over het al dan niet ontnemen van het rijbewijs liever aan den rechter overlaten. Automatische ontneming zou neerkomen op wederinvoering van het stelsel van strafminima, dat ons strafstelsel niet meer kent.

De mogelijkheid tot strengere bestraffing van gevaarlijk rijden door verzwaring van het strafminimum zal kunnen worden bevorderd en de ondergeteekende wil daartoe gaarne medewerken.

*Autobusdiensten op Zondag.* Met betrekking tot de bezwaren, door enkele leden geuit tegen de verplichting van autobusondernemers om ook op Zondag te rijden, merkt de ondergeteekende op, dat de vervoersplicht van autobusondernemers zich dient aan te sluiten bij die, welke aan andere openbare vervoermiddelen is opgelegd.

### AFDEELING III.

#### *Spoorwegen.*

De ondergeteekende sluit zich gaarne aan bij de algemeene uiting van waardeering voor het tempo waarin de Nederlandsche Spoorwegen bezig zijn zich te herstellen.

Het tempo van herstel en vernieuwing van de Nederlandsche Spoorwegen zal inderdaad op harmonische wijze moeten worden ingepast in de geheele economische reconstructie van ons land. Te dien einde wordt dan ook een investerings-programma voor het geheele vervoerwezen en voor zijn onderdeelen in nauw overleg met het Centraal Planbureau i.o. opgesteld, waarbij wordt nagegaan, welke maatregelen uit een vervoerseconomisch oogpunt geboden zijn en binnen het kader der bestaande mogelijkheden tot uitvoering kunnen komen. Uiteraard kan een algemeen richtsnoer hierbij niet worden ontbeerd.

Dit richtsnoer wordt voor de Spoorwegen gevormd door de volgende beginselen.

Het vervoer op het hoofdnets zal in de toekomst geheel met elektrische tractie worden uitgevoerd. Voor de zijlijnen zal onderzocht moeten worden, of zij al dan niet behouden moeten blijven, en, zoo ja, welke tractievorm daarbij zal worden toegepast. Zoolang dit onderzoek nog niet beëindigd is, worden aldaar de herstellingswerkzaamheden tot een minimum beperkt.

Op het geëlectriceerde net zal van de mogelijkheden, welke de elektrische tractie schept, zooveel mogelijk partij moeten worden getrokken. Het zou dus niet juist — en economisch ook niet verantwoord — zijn, de bediening te beperken tot de voornaamste stations; ook de meer belangrijke tussenstations zullen in het elektrische verkeer opgenomen moeten worden of blijven.

Wat het goederenvervoer betreft, zal de wagenomloop zooveel mogelijk worden versneld en daartoe o.m. bij het stuk-goederenvervoer het aantal groepsgoederenstations, van waaruit en waarheen de goederen per auto naar en van hun plaats van bestemming en herkomst worden gebracht en gehaald, worden beperkt.

De door sommige leden gestelde vraag, of de Nederlandsche Spoorwegen niet een zelfstandige deviezenpolitiek volgen, moet ontkennend worden beantwoord. Zij krijgen een binnen het raam van het algemeen reconstructieplan passend deviezencontingent toegewezen en kunnen geen bestellingen in het buitenland plaatsen, dan nadat de betreffende Rijksorganen daarmede hebben ingestemd.

Evenmin zijn de Spoorwegen vrij in het vaststellen van de loonen en andere arbeidsvoorwaarden. Ingevolge de bepalingen van het Algemeen Reglement Dienst en het Algemeen Reglement Dienst Locaalspoorwegen zijn deze voorwaarden aan de goedkeuring van den Minister van Verkeer onderworpen, terwijl in onderling overleg een oplossing is gevonden, waardoor het College van Rijksbemiddelaars hier de bij de wet aan dit College gegeven taak kan vervullen.

De sedert de bevrijding tot stand gekomen tariefsverhoogingen zijn door den Directeur-Generaal van de Prijzen en door den ondergeteekende goedgekeurd.

De bedrijfsresultaten van de Nederlandsche Spoorwegen over 1946, waarop artikel 27 van de Rijksbegroting voor het dienstjaar 1947 betrekking heeft, zullen — naar verwacht wordt — zoodanig uitvallen, dat de vaste lasten inclusief rente en afschrijving, volledig worden gedekt. Vermoedelijk zal nog een bedrag kunnen worden gereserveerd ter dekking van het tekort in het Spoorwegpensioenfonds. In de bezettingsjaren 1943 en 1944 is totaal f 22 000 000,— voor dekking van het bedoelde tekort in het pensioenfonds gereserveerd, waarmede aan het einde van het jaar 1944 de toename van het tekort, sedert de z.g. Commissie-Beumer haar verslag uitbracht, was gedekt. Voor de wijze van dekking van het tekort, waarop dit verslag betrekking heeft, moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 31 van de Rijksbegroting voor 1946. Volledigheidshalve wordt opgemerkt, dat in 1943 van de begroote Rijksbijdrage van f 16 296 000,— de Nederlandsche Spoorwegen f 4 727 737,09 voor hun rekening konden nemen.

Voor de regelmatige overlegging van de jaarverslagen zal worden zorggedragen. Voorts bestaat van de zijde van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen en bij den ondergeteekende geen bezwaar tegen vertrouwelijke overlegging aan de Kamer van de door den Raad van Commissarissen der N.V. Nederlandsche Spoorwegen vastgestelde begrooting.

Ook de ondergeteekende is zich er van bewust, dat, hoe groot de gemaakte vorderingen zijn, nog veel werk verricht zal moeten worden, alvorens gesproken kan worden van een spoorwegbedrijf, dat aan normale verkeerseischen voldoet en waarbij dus ook de verbindingen met het Noorden, Oosten en Zuiden in voldoende mate aan de behoeften voldoen. Dat deze gebieden ten aanzien van de frequentie van den treinenloop en van het materieel thans bij het Westen zouden worden ten achter gesteld, kan bezwaarlijk worden toegegeven, voor zoover men hierin iets opzettelijks zou willen zien. Het is nu eenmaal een feit, dat de spoorweglijnen in het Westen reeds vóór den oorlog grotendeels geëlectriceerd waren. Dit bracht met zich de mogelijkheid van een grotere frequentie, terwijl het materieel der elektrische treinen over het algemeen ook moderner was dan dat der stoomtreinen. Dit verschil van vroeger treedt nu des te scherper naar voren, nu het dieselmaterieel, dat reeds voor den oorlog tot een groote verbetering op de niet-geëlectriceerde trajecten had geleid, grotendeels door den bezetter is beschadigd, vernield of geroofd. Nu het Westen ten aanzien van de frequentie en van het materieel meer mogelijkheden biedt dan de rest van het land, zou het irrationeel zijn, wanneer daarvan niet zooveel mogelijk gebruik werd gemaakt, ten einde aan de vervoersbehoeften te voldoen. De bezettingsgraad van de treinen in het Westen toont aan, dat men nog ver van het verzadigingspunt verwijderd is. De ook in het Voorloopig Verslag genoemde factor van de grotere bevolkingsdichtheid doet zich hier duidelijk gelden.

De ondergeteekende is er overigens van overtuigd, dat de Nederlandsche Spoorwegen zich bij de verdeling van hun diensten over het land zeer zeker niet uitsluitend door zuiver commercieele overwegingen laten leiden, doch daarbij wel degelijk ook de openbare functie, welke zij vervullen, in het oog houden.



Ten antwoord op de vragen, van verschillende zijden gesteld met betrekking tot de plannen, welke bij de Nederlandsche Spoorwegen in zake den wederopbouw van het bedrijf bestaan — en waarvoor, alsvorens tot uitvoering kan worden overgegaan, de goedkeuring der Regeering noodig is —, zij het navolgende medegedeeld:

*a. Aanleg van nieuwe lijnen.* Inderdaad is er een plan opgemaakt voor den aanleg van een nieuwen spoorweg van Amsterdam naar den Haag met ondergrondse stations in beide steden. Omtrent de uitvoering staat echter nog niets vast. Zeker is het, dat dit niet binnenkort geëntameerd zal worden.

De vroeger gekoesterde plannen voor den aanleg van een spoorweg over den Afsluitdijk, gegrond op economische en defensieve overwegingen — aan een afronding van het spoorwegnet is daarbij nimmer gedacht — rusten sedert eenigen tijd.

Met den aanleg van een nieuwen spoorweg Nieuwerkerk—Rotterdam is in begin 1942 een aanvang gemaakt. De uitvoering werd medio Augustus 1943 geschorst in verband met de oorlogsomstandigheden. In het begin van dit jaar is zij weder ter hand genomen in het verband van de Rotterdamse spoorwegplannen, waarvan deze spoorweg deel uitmaakt. Een speciaal voor de bestudeering van deze spoorwegplannen in het leven geroepen gemeentelijke Commissie heeft in September 1945 haar rapport uitgebracht, dat in het begin van 1946 door het vorige Kabinet is goedgekeurd. Voor het overige zij, ter beantwoording van de vraag om nadere inlichtingen hierover, verwezen naar het sub *d* opgemerkte.

*b. Verdubbeling van enkelsporige baanvakken.* De bedoelde verdubbeling van enkelsporige baanvakken maakt nog een punt van rauwgezette overweging uit. Een definitieve beslissing te dien aanzien is nog niet genomen.

*c. Electricificatie.* De her-electrificatie van de vernieuwde baanvakken zal, tenzij onverhoopte tegenslagen, als een strenge winter, dit onmogelijk maken, in 1947 haar beslag hebben gekregen, gelijk uit de volgende geprojecteerde data van indienststellingen blijkt:

20 December 1946 het baanvak Zaandam—Alkmaar;

Mei 1947 de baanvakken Rotterdam—den Haag—Utrecht—Eindhoven en Renbaan Scheveningen;

September 1947 het baanvak den Haag—Leidschendam—Rotterdam Hofplein;

October 1947 het baanvak Utrecht—Arnhem—Nijmegen; en

December 1947 het baanvak Utrecht—Nieuwersluis—Amsterdam.

De late datum van de electricificatie van de lijn Utrecht—Nieuwersluis—Amsterdam vindt zijn oorzaak in de omstandigheid, dat deze lijn op verschillende plaatsen hersteld, verbeterd en van dubbel spoor moet worden voorzien. De lijn over Hilversum biedt reeds een verbinding tusschen beide plaatsen.

Voor 1948 en volgende jaren is nog geen definitief schema vastgesteld.

*d. Herstel van beschadigde en bouw van nieuwe stations.* De bouw van nieuwe stationsgebouwen, al dan niet ter vervanging van verwoeste, hangt in eenige steden als Rotterdam, Eindhoven en Leiden, nauw samen met de algeheele wijziging der spoorwegtoestanden ter plaatse. Voor Rotterdam staan de plannen vast: het Maasstation vervalt, nieuwe stations Delftsche Poort, Hofplein, Beurs en Noord zullen worden gebouwd. Ten aanzien van Leiden is vrijwel overeenstemming bereikt. Voor Eindhoven bevinden de plannen zich in een gevorderd stadium. Voor Den Helder is in overleg met de gemeente het plan voor een nieuw stationsgebouw vastgesteld. In Vlissingen zijn voorloopige herstellingen uitgevoerd; plannen voor een definitieve oplossing zijn nog niet in bewerking. Dit laatste is ook het geval met Lage Zwaluwe. In Roosendaal is met alle partijen overeenstemming bereikt over een plan, waarin ook het voorplein is betrokken; de uitvoering stuit echter af op het ontbreken van de noodige materialen. Ten aanzien van Breda en Roermond zijn nog geen plannen in studie genomen. Verder wordt de bouw van nieuwe stations overwogen voor Enschede, Arnhem, Den Bosch, Dieren, Hengelo, Nijmegen, Venlo en Zutphen. Of deze werken tot uitvoering zullen komen en in welk tempo, is op het oogblik nog geheel problematisch.

*e. Herstel van bruggen.* De spoorbrug, welke het laatst hersteld zal zijn, die bij Baanhoek, zal op 1 April 1947 gereed zijn. De verbinding Utrecht—'s-Hertogenbosch zal weer hersteld zijn, als de brug bij Hedel klaar is. Verwacht wordt, dat dit op

15 Maart 1947 het geval zal zijn. De lijn zal dan tot 5 Mei 1947 met stoomtreinen, daarna met elektrische treinen worden bedreden.

Welke tijdelijke bruggen door definitieve moeten worden vervangen, hangt af van de volgende factoren:

*a.* den levensduur van de hulpbrug uit een oogpunt van betrouwbaarheid;

*b.* de noodzakelijkheid om voor het verkeer over een dubbelsporige verbinding te beschikken. In dit geval kan naast de hulpbrug een definitieve brug gebouwd worden, mits de onderbouw hiervoor geschikt is.

De voorloopig aangenomen volgorde van het herstel der dubbelsporige overbruggingen is:

1. Dordrecht, 2. Nijmegen, 3. Oosterbeek, 4. Zaltbommel, 5. Zwolle, 6. Moerdijk, 7. Hedel, 8. Deventer.

Aan de gemeente Maastricht, welke eigenaresse is van de voetbrug over de Maas, is van de zijde van N.S. te kennen gegeven, dat in principe geen bezwaar bestaat tegen het herstel van deze brug door de gemeente, daar de spoorbrug, welke op de plaats van de voetbrug komt te liggen, voorloopig niet wordt hersteld.

*f. Opheffing van gelijkvloersche overwegen.* Het vraagstuk van de gelijkvloersche overwegen in Leiden en Eindhoven wordt opgelost door de uitvoering van de groote spoorwegplannen. Plannen voor opheffing van gelijkvloersche overwegen in Maastricht, Apeldoorn en Leeuwarden bestaan niet.

*g. Aanschaffing van rollend materieel.* Inderdaad ligt het in de bedoeling, de stoomlocomotieven op den duur grootendeels te vervangen door elektrische- en dieselelectrische tractie. Daartoe nopen zoowel de beperkte levensduur der thans in gebruik zijnde Engelsche oorlogslocomotieven als de economische voordeelen, welke de nieuwe tractievormen bieden. De vervanging zal een geleidelijk verloop hebben, afhankelijk in de eerste plaats van de financieringsmogelijkheden en daarnaast ook van het geveerdkomen der te electriciteeren baanvakken, alsmede van de capaciteit der met de productie van de elektrische en dieselelectrische treinstellen belaste Nederlandsche fabrieken.

De klachten betreffende de rijtuigverlichting en de inrichting der tweede-klasse rijtuigen heeft de ondergeteekende onder de aandacht van de N.S.-Directie gebracht. Moeilijkheden bij het verkrijgen van de benodigde materialen zijn oorzaak, dat het op deze punten geconstateerde ongerief nog niet kon worden opgeheven.

De aanduiding op als tweede klasse gebruikte derde-klasse rijtuigen, is in vele gevallen op méér plaatsen aangebracht dan vroeger bij de eigenlijke tweedeklasse-rijtuigen het geval placht te zijn. Indien desondanks te goeder trouw — de ondergeteekende moge op deze laatste woorden den nadruk leggen — vergissingen bij het reizend publiek plaats vinden, wordt hiermede door het personeel der N.S. rekening gehouden.

In het algemeen ligt het in de bedoeling de vóór de spoorwegstaking in 1944 open zijnde, doch thans nog niet heropende, stations weder in het spoorwegverkeer op te nemen, voor zoover althans door trams en autobussen niet reeds voor een goede verkeersbediening wordt gezorgd. Op de lijn Den Haag—Haarlem is dienaangaande nog een onderzoek gaande.

Het betoeg van de leden, welke de aandacht vestigden op de minder gunstige verkeersomstandigheden in de gemeente Kerkrade, heeft geen verandering kunnen brengen in het ten deze door den ondergeteekende ingenomen standpunt, zooals dit is neergelegd in zijn antwoord op de desbetreffende vragen van den heer Maenen. Niettemin verklaart hij zich bereid dit probleem nogmaals aan de Directie der Nederlandsche Spoorwegen ter nader overleg met de daarbij betrokken locale instanties voor te leggen.

Omtrent de dienstregeling op het traject Amersfoort—Zwolle kan worden medegedeeld, dat deze op Zondag inderdaad geregeld is naar de op dien dag optredende vervoerbehoefden, welke, zooals verschillende leden ook reeds aanvoerden, een andere is dan die op werkdagen.

#### AFDEELING IV.

##### Tramwegen.

De ondergeteekende is van meening — en hij gelooft wel te kunnen zeggen, dat deze algemeen wordt gedeeld — dat, uitzonderingsgevallen daargelaten, de intercommunale stoomtramweg althans als middel van vervoer van personen uit den tijd is

geraakt en dus uit het verkeersbeeld zal verdwijnen. Hoe dit personenvervoer alsdan zal moeten worden opgevangen is niet a priori te zeggen. Dit zal geval voor geval moeten worden nagegaan. Naast locale omstandigheden spelen uiteraard ook overwegingen van financieelen aard een belangrijke rol bij de keuze van het vervangingsmiddel (electrificatie als tram of trolleybus, dan wel autobusdienst).

Voor deze vervanging is de vergunning van de Overheid vereischt; deze heeft het dus, afgezien nog van de bestaande regelingen op het gebied van investeringen en deviezen, in de hand, bij de keuze haar invloed te doen gelden.

Hoewel het in eerste instantie tot de taak van de gemeentebesturen behoort, te bepalen, hoe in de toekomst het stadsvervoer zal worden geregeld, geeft de ondergeteekende als zijn meening te kennen, dat in de groote steden van ons land de elektrische trams voorshands niet gemist zullen kunnen worden, zij het ook, dat het in de lijn der ontwikkeling ligt, dat op de trajecten met minder druk vervoer de trams geleidelijk zullen worden vervangen door auto- of trolleybusdiensten. Een en ander zal echter slechts kunnen geschieden — en zulks geldt evenzeer voor de vervanging van het verloren gegaan electrisch materieel — voor zoover de nieuwe investeringen passen in het algemeen Centraal Economisch Plan.

Naar aanleiding van een vraag van sommige leden, kan worden medegedeeld, dat de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij in 1942 een accoord met haar schuldeischers heeft getroffen, waardoor zij een verlichting van den rentelast kreeg. Een verdergaande reorganisatie heeft nog niet plaats gehad, doch is in voorbereiding.

#### AFDEELING V.

##### Wegvervoer.

De coördinatie van het vervoerswezen is bij de Algemeene Beschouwingen behandeld; met een verwijzing naar deze beschouwingen moge dus hier worden volstaan.

#### AFDEELING VI.

##### Binnenscheepvaart.

Na hetgeen onder de Algemeene Beschouwingen is medegedeeld ter zake van de coördinatie van het verkeer in het algemeen, meent de ondergeteekende zich te dezer plaatse, waar wordt gesproken van de verhouding tusschen het water- en het spoorwegverkeer in het bijzonder, te mogen beperken tot het navolgende.

Wanneer men de klacht verneemt, dat bepaalde goederen „veel economischer” over het water dan per rail kunnen worden vervoerd, dan staan daarbij als maatstaf veelal de kosten zonder meer op den voorgrond. Daargelaten, dat de ondergeteekende de in dit deel van het Voorloopig Verslag gemaakte tegenstelling tusschen de financieele grondslag van spoorweg- en scheepsvervoer als oorzaak van concurrentie niet als juist kan aanvaarden, kan worden erkend, dat de vaarweg in dit eene opzicht dikwijls de goedkoopste is. De beoordeeling, welke wijze van vervoer in bepaalde gevallen de voorkeur verdient, dient zich echter niet tot de enkele kosten te beperken, doch moet ook het tijdslelement in de rekening betrekken. Kosten en tijd zijn gelijkelijk factoren, die de keuze van den verlader zullen bepalen.

De ondergeteekende is van oordeel, dat in het algemeen het tariefniveau van de spoorwegen niet lager ligt dan dat van de scheepvaart; het tegendeel is eerder het geval. Dat de tariefpolitiek der spoorwegen er op gericht zou zijn om vervoer aan het water te onttrekken, werd in de Algemeene Beschouwingen reeds weersproken.

Of niet de scheepsvrachten te hoog zijn, of althans te veel vastgelegd, is inderdaad een hoogst belangrijke vraag. De ondergeteekende neigt naar een beantwoording in bevestigenden zin en meent, dat ten aanzien van verscheidene wilde vaart-tarieven een verlaging gemotiveerd zou zijn. Daarom wordt de invoering van een marge-tarief voor de wilde vaart thans overwogen, waardoor de mogelijkheid zou worden geopend tot een betere aanpassing van den vrachtprijs aan de feitelijke omstandigheden dan bij het tegenwoordige vaste tarief kan geschieden.

Dat de wachttijden, veroorzaakt door onderbezetting, in de vrachten zouden worden verdisconteerd, is slechts ten deele juist. In de tariefstelling worden echter slechts betrokken die wachtdagen, welke inhaerent zijn aan het normale bedrijf met normale bezetting.

Zoals reeds bij de Algemeene Beschouwingen werd vermeld, beaamt de ondergeteekende de wenschelijkheid van het tot stand brengen van een meer georganiseerde samenwerking, ook van de schippers, en waar mogelijk, wordt deze bevorderd.

De Regeering heeft ten aanzien van de conclusies, waartoe het door de Commissie Scheepvaartrechten ingestelde onderzoek in zake de heffing van scheepvaartrechten heeft geleid, haar standpunt nog niet bepaald. Eenerzijds vindt dit zijn oorzaak in de omstandigheid, dat de voorstellen, ook naar de meening der Commissie zelf, in sommige opzichten reeds verouderd kunnen worden geacht en derhalve herziening behoeven; anderzijds maakt de nauwe samenhang, welke bestaat tusschen de oplossing van het vraagstuk der scheepvaartrechten binnen Nederland en de internationale binnenvaart, welks toekomst op het oogenblik nog zeer onzeker is, het zeer moeilijk, over dit op zich zelf al ingewikkelde probleem thans een uitspraak te doen. Inmiddels wordt door de Commissie voortgewerkt aan de herziening van het uitgebrachte rapport; zoodra deze herziening gereed is, zal de Regeering zich ter zake nader beraden. In afwachting daarvan zijn van haar geen stappen tot wijziging of opheffing der geldende scheepvaartrechten te verwachten.

Het is den ondergeteekende bekend, dat vooral in het noorden des lands bezwaren worden geuit over te beperkte afmetingen van eenige waterwegen; zijnerzijds zal nader worden onderzocht, in hoeverre, van algemeen verkeersstandpunt beschouwd, te dien aanzien bepaalde maatregelen gewenscht zijn waarna, zoo noodig, overleg zal worden geopend met de betrokken instanties.

Aan het somtijds optredende euvel van lagen waterstand in de veenkoloniale kanalen, hetwelk wordt veroorzaakt door onvoldoende toevoer van water uit west-Duitschland, is en wordt, mede door het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw, aandacht geschonken.

Naar aanleiding van hetgeen door verscheidene leden ter sprake wordt gebracht in zake de Nederlandsche schepen, welke in Duitschland worden vastgehouden, kan de ondergeteekende het volgende mededeelen.

De Duitschers voerden uit ons land naar Duitschland, Frankrijk en Italië tezamen circa 2625 vaartuigen;

op 15 November 1946 waren teruggevoerd 1395 vaartuigen.

Van de resteerende 1230 vaartuigen bevinden zich in:

Duitschland	1050 vaartuigen
Frankrijk	22 „
Italië	7 „

Totaal 1079 vaartuigen

Van 151 vaartuigen is de verblijfplaats onbekend.

De 1050 vaartuigen, die zich nog in Duitschland bevinden, zijn als volgt over de verschillende Geallieerde zônes verdeeld:

##### Engelsche zône:

Hamburg	80
Emden	70
Mittellandkanaal	358
	508

##### Amerikaansche zône:

Bremen	50
Wesermünde	100
Wiesbaden	80
Brohl	42
	272

Russische zône: 220

Fransche zône: 50

Totaal 1050

In de Deutsche havens langs de Noordzee liggen derhalve 300 vaartuigen, t.w.:

te Hamburg	80
Emden	70
Bremen	50
Wesermünde	100
	300

Voor het overige moge worden verwezen naar hetgeen daarentrent door ondergeteekende's Ambtgenoot van Buitenlandse Zaken is medegedeeld in antwoord op de vragen van den heer Roolvink.

De pogingen om de schepen te doen repatriëren, worden voortgezet, terwijl eveneens wordt getracht, de levensomstandigheden van de bemanningen in het buitenland te verbeteren.

#### AFDEELING VII.

##### Zeehaven- en Rijnvaartzaken.

Gaarne geeft de ondergeteekende antwoord op de vraag om nadere toelichting omtrent de structuur en de positie van het nieuw ingestelde orgaan, dat de zeehaven- en Rijnvaartzaken behandelt.

Reeds voor den oorlog bestond behoefte aan een orgaan, dat coördinerend, en waar noodig, dirigeerend zou kunnen optreden in de verhoudingen tusschen de Nederlandsche havens onderling en een nationale politiek zou kunnen bevorderen ten aanzien van de positie van de Nederlandsche ten opzichte van de buitenlandse zeehavens. De vraag in hoeverre zulk een orgaan ook een taak zou verkrijgen ten aanzien van de Rijnvaart, was destijds niet relevant.

Na den oorlog was er noodzaak om te komen tot een nationale havenpolitiek door de verwoestingen in de havens eenerzijds, en door het volledig gewijzigde vervoerbeeld op den Rijn, waarvan de activiteit in onze grotere havens in zoo belangrijke mate afhangt, anderzijds.

De havens moesten worden hersteld; het materiele herstel, wat betreft kademuren, gebouwen enz. berust bij het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw. De verdeling van de — nog aanwezige — outillage over de havens, de toewijzing van nieuwe outillage, de redelijke verdeling van de beschikbaar komende bedragen voor herinvesteering en nieuwe investeringen, de beoordeeling van de verdeling van aanvoer en doorvoer over de verschillende havens, het in acht doen nemen van redelijke onderlinge concurrentie-verhoudingen ten aanzien van de tarieven enz., is een taak, welke een nationaal orgaan eischt. Hier ligt de taak voor de havencommissarissen, als uitvoerende instantie van het Directoraat-Generaal voor de Zeehavens en Rijnvaart, en voor den Havenraad als adviescollege. Ook de verhouding tot de buitenlandse havens eischt meer dan voorheen een centrale politiek.

Deze politiek moet mede, zelfs in de eerste plaats, gericht zijn op het herstel van den omvang van het vervoer, en zich dus intensief bezighouden met de aspecten daarvan in ons achterland, met name op den Rijn. De zorgen te dien aanzien zijn na den oorlog niet kleiner, doch groter geworden, doordat de bezettingsautoriteiten uit deviezen-overwegingen een politiek hebben gevolgd, welke het terugwinnen van het Rijnvervoer voor ons land ernstig belemmerde. Overleg te plegen met de bezettingsautoriteiten, het pogen van het trekken van vervoer langs den Rijn vanuit Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk, het onderhouden van een goed en geregeld contact met de overige Rijnsoeverstaten, en met België om te komen tot een gezamenlijke gedragslijn, is mede een deel van de taak van het voornoemde Directoraat-Generaal.

Het is vooral met het oog op deze laatste — internationale — aspecten, dat de eenigszins zware figuur van een Directoraat-Generaal noodzakelijk was. Van een overbezetting met krachten in deze organisatie is echter geen sprake — het is eer moeilijk dan gemakkelijk voor dit bijzondere werk de geschikte krachten te vinden. De ondergeteekende verwacht echter, dat te zijner tijd, d.w.z. zoodra na de vredesonderhandeling met Duitschland de verhoudingen op den Rijn zijn opgehelderd, althans eenigszins duidelijker zijn, een eenvoudiger constructie mogelijk zal blijken.

Uiteraard raakte het vele subtiele werk, dat moet worden verricht, aan taak en werk van andere departementen, terwijl het evenzeer van belang is, dat alle departementen, op wier weg bemoeiing met zeehaven- en Rijnvaartzaken ligt, bekend zijn met de stappen, welke over en weer worden ondernomen, om doorkruisingen en doublures te vermijden, terwijl het nuttig en noodig is, elkanders inzichten omtrent terrein en zaken, waarop wederzijdsche werkzaamheden elkander naderen of raken, te kennen. Ter effectueering hiervan is een interdepartementale commissie voor Zeehaven- en Rijnvaartzaken in het leven geroepen.

De meening, dat het instituut der Rijkshavencommissarissen moeilijk bevredigend zou kunnen werken en dubbel werk ten ge-

volge zal hebben, kan voortspruiten uit de opvatting, dat de taak dezer commissarissen voornamelijk zou liggen op het gebied der arbeidsverhoudingen in de havens. Dit is echter geenszins het geval. Tot op heden hebben de Rijkshavencommissarissen zich zelfs met dit vraagstuk weinig bemoeid en dan nog slechts voor zoover dit de economische belangen in de havens raakte.

De havencommissarissen zijn uitvoerende organen van het Directoraat-Generaal, gevestigd te midden van het bedrijfs- en zakenleven. Zij dienen zich op de hoogte te stellen van hetgeen in de havens leeft, mede in verband met hun coördinerende taak. Dit zoowel ten aanzien van de outillage als van de werkzaamheid der havens, voor wat dezen zelf betreft, als voor hun onderlinge verhouding. Verder betreft hun arbeid de tarieven, de verhouding tusschen- en de organisatie van bedrijfsgenooten, alsmede die tusschen de verschillende groepen van ondernemers. Niet zelden wordt hun medewerking verzocht tot regeling van zaken of hun meening gevraagd omtrent klachten en geschillen, waardoor niet alleen waardevol inzicht wordt verkregen omtrent hetgeen aan de harmonische samenwerking in de havens nog ontbreekt, doch waardoor meestal ook bevredigende oplossingen worden verkregen.

Intusschen moge uit deze opsomming blijken, dat van een vermenging met de taak van de Inspectie van den Havenarbeid geen sprake is. Dit doet niet af aan het feit, dat zich een bepaald grensgebied voordoet, waarvoor in overleg met den Minister van Sociale Zaken, gestreefd wordt naar een zoodanige vorm van samenwerking, dat doublures vermeden worden.

Met instemming heeft de ondergeteekende kennis genomen van hetgeen omtrent den Nationalen Havenraad aan het slot van het hoofd „Organisatie” werd opgemerkt.

Hij koestert van de werkzaamheid van dit adviseerend college, dat een ruime armslag voor zijn eigen oriëntering en inschakeling van deskundigen heeft gekregen, gunstige verwachtingen.

Onderschrijvende de opsomming van coördinatiebelangen in het Voorloopig Verslag als hoogst belangrijke punten van advies, moge de ondergeteekende opmerken, dat uit het bovenstaande volgt, dat deze opsomming niet uitputtend is als omschrijving van het terrein van werkzaamheid van den Nationalen Havenraad.

*Rijnvaart.* In aansluiting op hetgeen reeds te dezen aanzien werd medegedeeld over de oorzaken van den teruggang van de vaart op den Rijn, moge nog het volgende worden opgemerkt.

Het doen vervoeren van goederen over Duitsche Noordzeehavens, welke ook over den Rijn zouden kunnen — en waarschijnlijk normaal zouden worden — vervoerd, spruit voort uit deviezenoverwegingen. De toestand in Duitschland legt de bezettende mogendheden groote lasten op; het is niet te verwonderen, dat deze autoriteiten trachten deze lasten zoo gering mogelijk te houden, door wat door Duitsche arbeidskrachten en met behulp van Duitsch materiaal kan worden gedaan, op die wijze te doen geschieden.

Deze politiek brengt zeker schade toe aan de belangen der omliggende landen, hetgeen door de bezettende autoriteiten wordt erkend, en beteekent, daar zij de Duitsche economie losmaakt uit het West-Europeesche verband, ook een belemmering voor den heropbouw van dit achterland.

Belangrijker echter dan dit stellen van de directe schade voor een aantal der geallieerden, en van de toekomstige schade aan de Duitsche- en wereld-economie, komt het den ondergeteekende voor, dat een wijziging in deze vervoerspolitiek, mits juist geleid, ook directe voordeelen voor alle partijen zou kunnen afwerpen, indien nl. de vrijkomende Duitsche arbeidskracht en het vrijkomende materieel — vooral spoorwegmaterieel — op andere wijze worden gebruikt, en wel zoodanig, dat hierdoor een deviezenopbrengst ontstaat, welke de deviezen-uitgave compenseert. Dit laatste is een moeilijke, doch economisch aantrekkelijke en zeker geen hopelooze taak.

Aan de op de Duitsche kanalen en rivieren gevolgde scheepvaartpolitiek, waarin Nederland voor den oorlog een vooraanstaande positie innam, liggen dezelfde, bovengenoemde, beginselen ten grondslag.

De Regeering heeft niet nagelaten voortdurend met klem te wijzen op de voor ons land schadelijke gevolgen van de gevoerde politiek, en blijft trachten een h.i. voor alle partijen economisch voordeliger oplossing te bereiken.

Inderdaad bestaat in sommige landen de neiging om bij het vervoer van im- en exportgoederen op den Rijn in de eerste plaats de eigen vloten ten volle in gebruik te nemen, waardoor

de Nederlandsche vloot, die minder eigen goederen internationaal te vervoeren heeft en meer op het verleenen van diensten ingesteld is, ernstig wordt benadeeld. Bij voortdoring is ook hierop de aandacht gevestigd.

Samenwerking onder meer met België ten aanzien van de Rijnvaart acht ook de ondergeteekende noodzakelijk. Op activering van deze samenwerking wordt gelet.

Het is juist, dat wenschen zijn geuit over het toelaten van Duitse schepen in Nederland en België. In het kader van de vrije vaart zou een dergelijke toelating, waartoe zeker te zijner tijd moet worden overgegaan, ongetwijfeld passen. Men moet echter niet vergeten, dat het vredesverdrag met Duitschland nog niet tot stand gekomen is, zoodat de Nederlandsche Regeering zich op dien grond tegen de toelating van Duitschers en Duitse schepen kan verzetten. De Regeering stelt zich op het standpunt, dat een dergelijke toelating reeds thans alleen aanvaardbaar zou zijn, wanneer van de zijde der bezettingsautoriteiten ook Nederland de faciliteit wordt verleend, dat zij deel kan nemen aan het Duitse binnenlandsche verkeer op voor haar aanvaardbare voorwaarden.

Voor zoover den ondergeteekende bekend, neemt België voorts nog hetzelfde standpunt in.

De regeling, welke in samenwerking met de Nederlandsche Bank en de Belgische Regeering ten opzichte van de uitbetaling van vrachtsommen in Belgische francs aan Nederlandsche schippers, die in België varen, is getroffen, brengt mee, dat een derde van de vrachtsom in Belgische francs wordt uitbetaald, welk bedrag in het algemeen voldoende is om de in België te maken kosten te voldoen. Voor die schippers echter, die langeren tijd achterein in België varen, is deze regeling onbevredigend en getracht wordt een betere oplossing te vinden. Hierbij kan worden aangeteekend, dat Nederlandsche schippers, die hun domicilie in België hebben, het volle bedrag in Belgische francs kunnen toucheeren.

De vaststelling der spoorweg- en Rijnvaarttarieven in het internationale verkeer ligt geheel op het terrein der daarbij betrokken vervoersondernemingen. Vóór den oorlog werd daarom tusschen beide vervoerstakingen voeling gehouden; te verwachten is, dat zoodra de tijd en omstandigheden daarvoor rijp zijn, het toen gelede contact weer zal worden opgenomen. Voor bijzondere maatregelen van Regeeringszijde in dat opzicht ziet de ondergeteekende voorshands nog geen aanleiding.

Van hetgeen in het Voorloopig Verslag wordt opgemerkt ten aanzien van in Nederland gevestigde dochterondernemingen van Duitse bedrijven, heeft de ondergeteekende met belangstelling kennis genomen. Het hier aangesneden probleem heeft zijn aandacht. Gezien het bijzondere karakter daarvan, hetgeen medebrengt, dat het niet uitsluitend binnen het ressort van zijn Departement ligt, meent hij zich van een positieve beantwoording van de gestelde vraag voortsnog te moeten onthouden.

De Regeering tracht reeds geruimen tijd een samenwerking in het Rijnvaartbedrijf tot stand te brengen. Daartoe is aan het bedrijfsleven verzoekt, een contactpersoon aan te wijzen die in het bijzonder zal moeten trachten, deze samenwerking te bewerkstelligen. De ondergeteekende spreekt de hoop uit, dat binnen niet al te langen tijd een bevredigende oplossing mogelijk zal zijn.

Mede in verband met de belangen van de particuliere schippers lijkt het inmiddels gewenscht, den organisatievorm van de Nederlandsche Particuliere Rijnvaart voorshands te handhaven, ook al moet toegegeven worden, dat hieraan bezwaren kleven.

Het uittreden van de Regeering uit de Centrale Rijnvaartcommissie is niet in overweging.

## AFDEELING VIII.

### Zeescheepvaart.

Het herstel van onze Koopvaardijvloot vordert op bevredigende wijze, ten deele door aankoop van gereede schepen in het buitenland, ten deele door opdrachten voor nieuwen aanbouw in Nederland en in het buitenland.

Van den aankoop in het buitenland kan thans het volgende beeld worden gegeven, waarmee tevens de vragen, gerezen naar aanleiding van art. 175 der begrooting, opgesteld op een oogenblik, dat door het tijdsverloop sindsdien al niet meer het juiste beeld van den tegenwoordigen stand van zaken geeft, kunnen worden beantwoord.

Indien deze aankoop slaagt, zal zij 46 schepen betreffen. Hiervan zijn of worden 33 eenheden, n.l. 25 Victory's, 4 C 1

schepen, 1 tanker en 3 kleinere schepen, doorverkocht aan de Holland-Amerikalijn, de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., de Nederlandsche Stoomvaart Mij. „Oceaan”, de Java-China-Japan Lijn, de Stoomvaart Mij. Nederland, de Rotterdamse Lloyd, van Nievelt Goudriaan & Co., de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., de Hollandsche Stoomboot Mij., de Koninklijke Hollandsche Lloyd, de Petroleum Industrie Mij. en de Koninklijke Paketvaart Mij. Voorts worden 2 Victory-schepen aangekocht, bestemd voor troepenvervoer, en 11 schepen van de Liberty-klasse. Het ligt in de bedoeling, de 2 Victory-schepen voortsnog in eigendom van de Regeering te houden; zij zijn echter geschikt om te eenigertijd in de particuliere koopvaardijvloot te worden opgenomen. Ten aanzien van de 11 Libertyschepen zal de Regeering zich nader beraden over de vraag of deze in Regeeringseigendom zullen blijven, en zoo dit het geval is, over de wijze van exploitatie (in bareboatcharter of anderszins). Ten aanzien van dit punt zal met verschillende factoren rekening moeten worden gehouden, o.a. met het feit dat deze schepen geen gunstige eenheden voor economische exploitatie op den langen duur zijn. De prijs der Victory- en C 1-schepen is gemiddeld ongeveer 1,1 miljoen dollar, die der Liberty's ± 600 000 dollar; de tanker kost 1½ miljoen dollar en de 3 kleinere schepen elk ½ miljoen dollar.

Zoodra de plannen der Regeering een definitieven vorm hebben aangenomen, zal ter zake een voorstel tot wijziging der begrootingen van Hoofdstuk IX B en van het Scheepvaartfonds worden ingezonden.

De opdrachten voor nieuwen aanbouw per November zijn op een bijlage bij deze Memorie van Antwoord gespecificeerd.

Wanneer de bovenvermelde uitbreiding door aankoop en nieuwen aanbouw haar beslag heeft gekregen, zal de koopvaardijvloot met ± 2 400 000 Bruto Register tonnen op ruim 90 pct. van het peil van 1939 staan (thans 1 800 000 Bruto Register ton).

De ondergeteekende is het niet eens met de opvatting van sommige leden, dat het vooral met het oog op de deviezenpositie wenschelijk zou zijn dat de Regeering voorloopig over eigen schepen blijft beschikken. De deviezenbesparing resp. opbrengst van vlootaanwinsten wordt evenzeer verkregen bij particuliere als bij Overheidsexploitatie.

Wat de vraag betreft of de reconstructie van de Belgische handelsvloot reeds verder gevorderd is dan de Nederlandsche, zij opgemerkt dat de orde van grootte dezer reconstructies onderling zoodanig verschilt, dat aan een vergelijking slechts een zeer betrekkelijke betekenis mag worden gehecht. Voor zoover de gegevens omtrent België bekend zijn, luiden de cijfers in Bruto Register tonnen:

Alleen schepen boven 1000 B.R.T.

	Nederland	percentage	België	percentage
Omvang vloot 1939. . .	2 575 000	100	345 000	100
Omvang vloot 1 Nov. '46	1 580 000	61	180 000	52
Omvang vloot na afwerking huidig program .	2 360 000	91	255 000	74

Gelijk reeds in de vorige afdeeling van deze Memorie van Antwoord werd gezegd, is de ondergeteekende op de hoogte van den ongunstigen invloed, welke door onze havens wordt ondervonden ten gevolge van de maatregelen van de geallieerde bezettingsautoriteiten in Duitschland. De Regeering verzuimt dan ook geen gelegenheid om in haar besprekingen met geallieerde instanties op dezen zeer onbevredigenden gang van zaken te wijzen en pogingen te ondernemen om een grooter deel van het goederenverkeer met het Duitse achterland over de Nederlandsche havens te leiden.

Met betrekking tot de vestiging van Nederlandsche scheepvaartagentschappen in Duitse havens, zij vermeld, dat, dank zij onvermoeid aandringen van Nederlandsche zijde, sinds eenige maanden een Nederlandsch scheepvaartagentschap in Hamburg is gevestigd, terwijl binnenkort een tweede Nederlandsch agentschap een kantoor in Hamburg zal openen. Aan andere niet-Britische landen is tot dusver in geen enkel opzicht een gunstiger behandeling ten deel gevallen. Aan de vestiging van een Nederlandsch Scheepvaartagentschap in Bremen wordt aandacht geschonken.

Indien verschillende Rijksbureaux, Bedrijfsschappen en andere

lichamen den eisch hebben gesteld, dat import-goederen en voor export bestemde Nederlandsche goederen slechts met Nederlandsche schepen zouden mogen worden vervoerd, kan de ondergeteekende opmerken, dat hij met de hier aan het woord zijnde leden tegenstander van een dergelijke discriminatie is, en dat de praetijk van zijn Departement daarop dan ook niet gericht is. Zoo is uit een onderzoek door het Centraal Bureau voor de Statistiek gebleken, dat van 1 Januari tot 30 September 1946 slechts 36 % van onzen geheelen import met Nederlandsche tonnage geschiedde. Hieruit blijkt wel, dat buitenlandse scheepvaartlijnen zich bezwaarlijk kunnen beklagen, niet in de gelegenheid te worden gesteld om goederen voor Nederland te vervoeren. De ervaring leert dan ook juist het tegenovergestelde van het door de bedoelde leden gestelde, als zouden de buitenlandse lijnen aan naburige havens de voorkeur geven boven Nederlandsche.

Over de plannen van de Maatschappij „Zeeland” ten aanzien van de verdere uitoefening van haar bedrijf, kan worden medegedeeld, dat van de vier aan deze maatschappij toebehoorende schepen de twee moderne motorschepen, die tijdens den oorlog voor militair gebruik waren ingericht, op de helling liggen, ten einde weer voor normaal passagiersvervoer te kunnen worden aangewend; zij zullen voor dit doel eerst in de tweede helft van het volgend jaar gereed zijn. Van de overige doet één schip sinds 29 Juli 1946 dienst in den tijdelijken specialen nachtdienst tusschen Hoek van Holland en Harwich, hetgeen vermoedelijk zal voortduren totdat de London North Eastern Railway in staat zal zijn, dezen dienst met twee eigen schepen te onderhouden. Op dat tijdstip, dat omstreeks April 1947 te stellen is, zal de Maatschappij haar vroegeren dagdienst op Engeland kunnen hervatten.

Terugkeer naar Vlissingen is voorshands in verband met het gebrek aan de noodige technische outillage ter plaatse niet mogelijk. Behalve met technische factoren dient ook met economische belangen rekening te worden gehouden bij het bepalen van de afvaarthaven van dezen dagdienst. In dit verband mag er op worden gewezen, dat de vraag, van waaruit gedurende het geheele jaar een dagelijksche dagdienst op Engeland zal worden onderhouden, niet uitsluitend of zelfs in hoofdzaak kan worden beantwoord op grond van de belangen van het vreemdelingenverkeer, welke slechts gedurende een bepaald seizoen van betekenis kunnen zijn. Deze aangelegenheid heeft intusschen de aandacht van den ondergeteekende en bij het hieromtrent te bepalen standpunt zal hij alle betrokken belangen in aanmerking nemen.

Het verheugde den ondergeteekende, te vernemen, dat met de hoogere raming van artikel 68 van de Begroting voor 1947 door verscheidene leden wordt ingestemd; in dit verband kan worden medegedeeld, dat zal worden voorgesteld, aan de hier bedoelde uitkeeringen nog een verdere uitbreiding te geven, door ook hiervoor in aanmerking te brengen zeelieden, die den 60-jarigen leeftijd hebben bereikt, behoorlijk hun vaarplicht tijdens de oorlogsperiode hebben vervuld en ten minste 10 jaren hebben gevaren, zulks in afwachting van de totstandkoming van een wettelijke pensioenregeling voor zeevarenden, met het ontwerpen waarvan een commissie in den aanvang van dit jaar werd belast.

Wat de terugbetaling betreft van gelden, die voor de verzorging van hier te lande achtergebleven gezinnen van zeelieden werden aangewend, zij vermeld dat de met deze verrekening belaste „Stichting Week- en Maandbrieven” aan de reederijen, die als voornaamste voorschotgevers kunnen worden aangemerkt, voorloopig tot een maximum van 80 pet. de voorgeschoten bedragen terugbetaalt. Als zoodanig is tot op 1 November 1946 een totaalbedrag van f 26 669 645,17 terugbetaald. Ook met verscheidene particuliere geldgevers kan verrekening tegemoet worden gezien. Vertraging wordt evenwel ondervonden tengevolge van moeilijkheden voortvloeiende uit het verzamelen der benodigde gegevens.

De uitkeeringen steunend op de Zeeongevallenwet 1919 werden uit hoofde van de bij de Wet van 18 September 1946, Staatsblad G 225, aangebrachte wijzigingen aanzienlijk verbeterd voor zoover betreft uitkeeringen aan zeelieden, die tijdens den oorlog door een ongeval invalide werden, of ingeval van overlijden, aan hun nagelaten betrekkingen.

In de behoeften van de nagelaten betrekkingen van overleden zeelieden, die geen uitkeeringen genieten krachtens de Zeeongevallenwet, wordt voorzien door de Regeling van 5 Juni 1945, vallende onder artikel 68 van de begroting.

Het voornemen bestaat, binnenkort een wetsontwerp in te

dienen met de strekking, om aan deze betrekkingen, voor zoover zij als oorlogsslachtoffers zijn te beschouwen, een uitkeering toe te kennen, die hen waarborgt op redelijke wijze in hun levensonderhoud te kunnen voorzien.

## AFDEELING IX.

### Luchtvaart.

Aan die leden, die betreuren, dat de Regeering niet heeft uiteengezet, welke verwachtingen zij omtrent de ontwikkeling van de luchtvaart heeft, kan worden geantwoord, dat de Regeering zich voorstelt, te bevorderen, dat de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij in de naaste toekomst, overeenkomstig haar plannen, de volgende luchtvaartverbindingen zal kunnen onderhouden:

- Amsterdam—Batavia 6 maal per week;
- Amsterdam—New-York 3 maal per week;
- Amsterdam—Curaçao 3 maal per week;
- Amsterdam—Zuid-Amerika 3 maal per week;
- Amsterdam—Zuid-Afrika 3 maal per week;
- West-Indië—Zuid-Amerika 3 maal per week;
- West-Indië—Los Angeles 3 maal per week,

terwijl voorts de luchtnetten in Europa en West-Indië tot verdere ontwikkeling zullen worden gebracht, zoowel wat de uitgestrektheid van het net als wat de frequentie der verbindingen betreft. Een ander beeld van de verwachte ontwikkeling wordt gegeven door de geraamde omzetting van de K.L.M. in de eerstvolgende vijf jaren, welke ramingen oplopen van f 60 000 000 in 1946 tot f 140 000 000 in 1950.

Ten aanzien van de toekomst van het binnenlandsch luchtverkeer zij vermeld, dat de Regeering en ook de K.L.M. rekening houden met de waarschijnlijkheid, dat door de aanmerkelijk verbeterde spoorwegverbindingen het vervoer op de binnenlandsche luchtlijnen zal terugloopen. Echter zal een binnenlandsch luchtverkeer behouden moeten blijven als complex van aanvoerlijnen voor de intercontinentale en internationale lijnen, terwijl het bovendien van betekenis is, dat op deze binnenlandsche luchtlijnen de reeds gebreveteerde vliegtuigbestuurders nadere ervaring opdoen. Overigens is de K.L.M. voornemens, enkele binnenlandsche lijnen door te trekken naar nabij gelegen steden in het buitenland, waardoor mede het binnenlandsche luchtverkeer zal worden gevoerd en verschillende deelen des lands meer rechtstreeks in het internationale verkeer zullen worden betrokken. Hoewel verwacht wordt, dat de rendabiliteit van het binnenlandsch luchtnet door uitvoering te geven aan vorenstaande plannen gunstig zal worden beïnvloed, kan niet met zekerheid worden voorspeld, dat het op zichzelf onmisbare binnenlandsche luchtverkeer zelfstandig rendabel zal zijn. Eventuele verliezen moeten echter als inherent aan het geheele bedrijf worden gezien en aanvaard.

De luchtvaartterreinen Schiphol, Rotterdam, Leeuwarden, Groningen, Twente, Eindhoven, Zuid-Limburg, Vlissingen, Zeeuwsch-Vlaanderen, Haamstede, Texel en wellicht Deelen zullen voor de burgerlijke luchtvaart verbeterd of opnieuw aangelegd moeten worden ingevolge de nieuwe internationale eischen. De plannen met betrekking tot den aanleg of verbetering van deze terreinen zijn nog niet in een definitief stadium gekomen.

Voor het luchtvaartterrein op Schiphol zijn alleen reeds voor 1947 de volgende bedragen voorloopig begroot:

- f 5 000 000 voor het egaliseeren van Schiphol;
- f 10 500 000 voor den verderen aanleg van startbanen op Schiphol;
- f 1 500 000 voor gebouwen op Schiphol.

Voor de overige terreinen wordt nog nader overwogen welke maatregelen reeds dienen te worden genomen in 1947. Bij suppletoire begroting zullen deze bedragen binnenkort worden aangevraagd.

Voor Rotterdam zal een luchthaven op een zoodanige plaats worden aangelegd, dat, indien de noodzakelijkheid daartoe zou blijken, uitbreiding daarvan tot de klasse B mogelijk zal zijn. Het verschil in classificatie tusschen A en B vindt alleen zijn oorzaak in het verschil in frequentie.

In verband met de vraag van de leden, die meenen, dat het dringend noodzakelijk is om in het voorjaar van 1947 tot den

aanleg van een nieuwe startbaan op het vliegveld Zuid-Limburg over te gaan, moge worden medegedeeld, dat daaromtrent het overleg gaande is.

In zake de aanvragen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd om eigen vliegdiens ten op Indië in te richten, stelt de ondergeteekende er prijs op, mede te deelen, dat naar het inzicht der Regeering voortgezet overleg tusschen de Luchtvaart, de Scheepvaart en de Spoorwegen in een rustige sfeer voorshands de aangewezen weg is om tot een voor alle partijen bevredigende oplossing te komen.

De Regeering stemt gaarne in met de door vele leden geuite waardeering voor de K.L.M. Het bedrijf van de K.L.M. geeft over de eerste negen maanden van 1946, na toepassing van de noodige afschrijvingen en rekening gehouden met te betalen interest, een bruto-overschot van ruim f 8 000 000. Zooals blijkt uit de Memorie van Antwoord inzake de begrooting van inkomsten en uitgaven van het Verkeersfonds voor het dienstjaar 1939 (Gedrukte stukken 2E, Nos. 15 en 78a) achtte de Regeering het destijds reeds noodzakelijk, dat zij actief deelneemt in de vliegveldontwikkeling zulks met het oog op het groeiend belang van het luchtverkeer.

Met de exploitatiekosten daarvan heeft het bedrijf van de K.L.M. slechts in zooverre te maken, dat zij voor het gebruik van de daarop gevestigde gebouwen en inrichtingen huur moet betalen en overigens landings- en stallingsgelden moet voldoen op gelijken voet met de buitenlandsche luchtvaartmaatschappijen. De figuur vertoont analogie met de verdeling van kosten van aanleg en exploitatie van havens en waterwegen. De exploitatiekosten van de luchtvaartterreinen zullen voor rekening van beheerende naamlooze vennootschappen dienen te komen. Het deel der kosten dier vennootschappen, welke niet door het Rijk zullen worden gedragen, komen ten laste van het „gewest”, waaronder begrepen worden belanghebbende provincies en gemeenten, alsook (via de Kamers van Koophandel) het bedrijfsleven. Met de voorbereiding tot de oprichting dezer vennootschappen is reeds een begin gemaakt.

De K.L.M. voert voor haar aankopen in het buitenland geen eigen deviezenpolitiek. De deviezenaanvragen van de K.L.M. worden beoordeeld door de betreffende interdepartementale instanties, welke de behoeften van alle sectoren van het Nederlandsche economische leven nauwkeurig tegen elkaar afwegen en uiteindelijk goedgekeurd door den Minister van Financiën.

#### AFDEELING X.

##### *Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut.*

De stijging van de uitgaven voor dit Instituut is inderdaad zeer belangrijk, doch daar dient tegenover gesteld te worden, dat verschillende sectoren van het economische leven en de wetenschap van dit Instituut veel profijt trekken. Daarbij heeft de groote uitbreiding van de meteorologie voor de Luchtvaart hooge eischen gesteld. Hierbij is in tegenstelling met vroeger thans ook de meteorologie voor de militaire luchtvaart aan het Instituut toevertrouwd. Bij de personeelsbezetting is de grootst mogelijke beperking in acht genomen. De stijging van de materiele uitgaven der jaren 1946 en 1947 wordt sterk beïnvloed door de vervanging van weggevoerde en verouderde instrumenten.

Tenslotte wordt medegedeeld, dat het noodzakelijk is gebleken, de raming voor eenige artikelen van de begrooting voor dit hoofdstuk over de dienstjaren 1946 en 1947 te verhoogen, terwijl eveneens eenige nieuwe artikelen in die begrootingen worden opgenomen. De daartoe strekkende Nota's van Wijzigingen met toelichtingen, waarnaar moge worden verwezen, gaan hierbij.

*De Minister van Verkeer,*  
H. VOS.