

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

25 oktober 2001

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

BSG/2001/5465

Uw kenmerk

Onderwerp

Antwoord op de lijst van vragen betreffende de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 (28 000 XII).

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toekomen het antwoord op de lijst van vragen, gesteld ter voorbereiding op de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 (28 000 XII).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Lijst van vragen en antwoorden.

1

In het afgelopen jaar is er extra geld beschikbaar gekomen ten behoeve van de infrastructuur. Kan de regering aangeven hoeveel geld dit was en waaraan dit geld is besteed, gespecificeerd naar project en motivatie?

1

In de voorliggende begroting 2002 zijn aan het infrastructuurprogramma geen extra gelden toegevoegd. De groei die op enkele artikelen waarneembaar is, is het gevolg van eerdere besluitvorming. Zo zijn in het kader van de Voorjaarsnota 2001 uit hoofde van de verdeling van eenmalige dividenden NS extra middelen toegevoegd voor veiligheid rond het spoor en een interim-regeling Duurzaam Veilig. Tevens is bij Voorjaarsnota 2001 de verdeling over latere jaren van het voordelig saldo 2000 verwerkt.

2

Kan aangegeven worden hoeveel de uitgaven aan onderhoud van en investeringen in infrastructuur bedroegen in 1994, tijdens Paars I en Paars II, en wat zijn de verwachtingen voor de jaren 2003, 2004 en 2005? Kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen uitgaven ten behoeve van weginfrastructuur en OV-infrastructuur?

2

Kan aangegeven worden hoeveel de uitgaven aan onderhoud van en investeringen in infrastructuur bedroegen in 1994, Paars I en Paars II, en wat zijn de verwachtingen voor de jaren 2003, 2004 en 2005? Kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen uitgaven ten behoeve van weginfrastructuur en OV-infrastructuur?

Bedragen x € 1000

	1994	Paars I	Paars II	2003	2004	2005
Onderhoud						
Weg-infrastructuur	357	1.690	2.192	573	571	643
OV-infrastructuur	466	2.340	2.687	584	622	638
Investerings						
Weg-infrastructuur	530	2.875	3.066	1.193	1.115	1.150
OV-infrastructuur	738	3.597	7.842	2.598	2.065	1.693

3

Kan aangegeven worden hoeveel tijdens Paars I en Paars II, en voor de jaren 2003, 2004 en 2005 extra aan onderhoud van en investeringen in infrastructuur zou zijn uitgegeven bij ongewijzigd beleid? Kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen uitgaven ten behoeve van weginfrastructuur en OV-infrastructuur?

3 t/m 6

Gezien de samenhang van de vragen 3 t/m 6, worden deze gezamenlijk beantwoord.

Bij het beantwoorden is "ongewijzigd-beleid" als volgt ingevuld; het investerings- c.q. het onderhoudsniveau van 1994 is steeds neutraal geëxtrapoleerd. Verder zijn bij het OV-deel de grote projecten HSL en Betuweroute betrokken.

De groei in de diverse uitgaven wordt door een reeks van factoren veroorzaakt, zoals de jaarlijkse prijscompensatie, de jaarlijkse reële groei van het bijdrage artikel Hoofdstuk XII en aan het Infracfonds toegevoegde middelen.

Bedragen x € 1 mln

		1994	Paars I	Paars II	2003	2004	2005
Onderhoud Weginfrastructuur	Ongewijzigd	357	1.428	1.428	357	357	357
	Realisatie/raming	357	1.690	2.195	573	571	643
	Verschil	0	262	767	216	214	286
OV-infrastructuur	Ongewijzigd	466	1.864	1.864	466	466	466
	Realisatie/raming	466	2.340	2.687	584	622	638
	Verschil	0	476	823	118	156	172
Investeringen Weginfrastructuur	Ongewijzigd	530	2.120	2.120	530	530	530
	Realisatie/raming	530	2.875	3.066	1.193	1.115	1.150
	Verschil	0	755	946	663	585	620
OV-infrastructuur	Ongewijzigd	738	2.952	2.952	738	738	738
	Realisatie/raming	738	3.597	7.842	2.388	2.065	1.693
	Verschil	0	645	4.890	1.650	1.327	955

4

Kan aangegeven worden hoeveel Paars I en Paars II extra hebben uitgegeven aan onderhoud aan en investeringen in infrastructuur ten opzichte van een scenario met ongewijzigd beleid? Kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen uitgaven ten behoeve van weginfrastructuur en OV-infrastructuur?

4

Zie het antwoord op vraag 3.

5

Hoeveel hebben Paars I en Paars II in totaal extra uitgegeven aan onderhoud aan en investeringen in infrastructuur? Kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen uitgaven ten behoeve van weginfrastructuur en OV-infrastructuur?

5

Zie het antwoord op vraag 3.

6

Welk deel van de extra middelen is besteed aan weg-infrastructuur en welk deel aan OV-infrastructuur?

6

Zie het antwoord op vraag 3.

7

Welk deel van de extra middelen is gebruikt ter dekking van overschrijdingen?

7

Extra middelen zijn steeds besteed aan extra projecten, die zullen worden uitgevoerd. Vanaf 1998 is met uw Kamer overeengekomen dat gewerkt wordt met taakstellende budgetten op zowel project- als totaalprogrammaniveau t/m 2010 ("betonnen MIT"). Hiermee wordt aangegeven dat, sinds gewerkt wordt met deze systematiek, er op programmaniveau geen overschrijdingen zijn toegestaan. Bij dreigende overschrijdingen wordt nagegaan of het betreffende project alsnog door versobering binnen de taakstellende bedragen uitgevoerd kan worden. Indien dit niet mogelijk is wordt compensatie gezocht bij projecten binnen de betreffende regio. Ingeval die ruimte niet aanwezig is, wordt compensatie gezocht bij andere projecten binnen hetzelfde cluster en vervolgens over clusters heen. Op deze wijze worden overschrijdingen binnen het vastgestelde programma opgevangen, zonder een extra beslag op de middelen te leggen.

8

In het rapport van Twijnstra Gudde zijn achterstanden in investeringen in het onderhoud en in stand houden van de railinfrastructuur geconstateerd. Deze investeringen vallen onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wordt in de begroting van komend jaar rekening gehouden met deze achterstanden? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

8

Zie voor het antwoord het antwoord op vraag 22 van het Infracfonds.

9

Er zijn door het Ministerie van V&W aanvullende investeringsvoorstellen ingediend bij de ICES voor de periode tot 2010. Waar ligt voor V&W de prioriteit? Om hoeveel geld gaat het in deze voorstellen en om welke projecten bijvoorbeeld?

9

In een brief van de Minister van Economische Zaken aan de vier landsdelen van 26 september 2001 (zie Niet-Dossierstuk 2001-2002, ez00000506, Tweede Kamer) staan alle investeringsvoorstellen die in het kader van ICES bij de planbureaus zijn ingediend. Het gaat hier voor V&W om departementale projecten met een geschatte omvang van € 25 mld. (f 54 mld.). Daarnaast heeft het Ministerie van V&W, na overleg met de landsdelen, in de zomer van dit jaar een aantal landsdelige projecten op de terreinen mobiliteit en veiligheid doorgestuurd. Volgens de opgaven van de regio's tellen de kosten op tot ongeveer € 11 mld. (f 25 mld.). In het MIT en NVVP zijn reeds toereikende afspraken gemaakt over de investeringen in bereikbaarheid tot en met 2020. In WB21 zijn daarnaast reeds afspraken gemaakt over de "natte investeringen". Er is aanvullende financiering nodig voor projecten die betrekking hebben op veiligheid, kwaliteit van de leefomgeving en de regionale wensen.

10

Bij meerdere projecten wordt financiering gezocht in de ICES-III-gelden. Kan in verband hiermee worden aangegeven aan welke concrete projecten de ICES-II middelen zijn gekoppeld, welke effecten verwacht kunnen worden van deze investeringen?

10

In het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Economische Zaken van 4 juli 2001 over Versterking Ruimtelijke Economische Structuur (TK, 2000-2001, nr. 39) zijn de projecten uit ICES II aan de orde geweest. De Minister van Economische Zaken heeft toegezegd aan het eind van dit jaar een end-term review op te stellen. Centraal staat hierin de vraag of projecten, waarvoor indertijd een voorbehoud is gemaakt, nog actueel zijn in het licht van de mogelijk gewijzigde beleidscontext. In de end-term review wordt dieper ingegaan op aanloop- en opstartproblemen, en op lessen die daaruit geleerd kunnen worden. Voor de effecten van de investeringen die gekoppeld zijn aan de ICES-II middelen verwijs ik daarom naar de uitkomsten van deze review. De uitkomsten van de review zullen mede van invloed zijn op het samenstellen van beleidspakketten voor de komende ICES-impuls.

11

Op welke manier zal voorafgaand aan het proces van afspraken over de inzet van ICES-III rekening gehouden worden met de effectiviteit en doelmatigheid van de inzet van ICES-II middelen?

11

Zie het antwoord op vraag 10.

12

Kan nader worden aangegeven welke beleidsmatige consequenties voor de diverse vervoersmodaliteiten zullen voortvloeien uit het Europees Witboek?

12

De centrale doelstelling van de Commissie is de modal split (verhouding tussen de modaliteiten) in 2010 op het niveau van 1998 te handhaven. Dit houdt in dat de Commissie in Europa een verschuiving wil realiseren van het vervoer over de weg naar binnenvaart, kustvaart en spoorvervoer. De Commissie signaleert als centrale problemen toenemende congestie en druk het milieu en de volksgezondheid als gevolg van de toenemende vraag naar vervoer en zoekt de oplossing in het modal shift beleid. De consequentie van dit beleid is dat de Commissie de komende jaren een accent lijkt te willen leggen op investeringen in het spoorvervoer. Zij ziet dit als de belangrijkste sector om de modal shift doelstelling te realiseren. Het witboek bevat per sector en thematisch een groot aantal voorstellen tot maatregelen (circa 60), onder andere voor de verschillende sectoren (wegvervoer, spoorvervoer, zeescheepvaart en binnenvaart, luchtvaart), intermodaal vervoer, TEN's, stedelijk vervoer, verkeersveiligheid, onderzoek, de rechten en plichten van gebruikers, de internationale rol van de Cie en prijsbeleid. De beleidsmatige consequenties hiervan zijn nog moeilijk te overzien omdat het in de meeste gevallen nog geen concrete voorstellen betreft. Enkele voorbeelden van te verwachten voorstellen zijn: verdere stappen op het terrein van prijsbeleid (o.a. harmonisatie accijns op professionele diesel en een kaderrichtlijn voor infrastructuurheffingen), uitbreiding van de TEN's met name spoorprojecten en Galileo, verdere liberalisering van het spoor (ook personen) en een nieuw stimuleringsprogramma voor intermodaal vervoer.

13

In de beleidsagenda wordt gesproken over een nieuwe sturingsfilosofie, die leidt tot verzakelijking. De overheid garandeert een basiskwaliteit. Hoe wordt deze kwaliteit omgezet in concrete doelen? (blz. 8)

13

Als toetscriterium voor de basiskwaliteit op het autosnelwegennet geldt de trajectsnelheid van minimaal 60 km per uur gedurende het drukste uur, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar over een traject van minimaal 30 km. Als deze gemiddel-

de snelheid naar verwachting structureel onder de 60 kilometer per uur komt, is dat aanleiding tot het doen van een verkenning.

14

Er wordt gesteld dat de overheid een bepaalde basiskwaliteit aan voorzieningen en keuzemogelijkheden garandeert. Is dat reeds nu het geval en zo niet, wanneer zal dit werkelijkheid zijn? Zal het prijsmechanisme in werking treden op het moment dat aan deze basiskwaliteit en keuzemogelijkheden is voldaan? (blz. 8)

14

Met het in het NVVP voorgestelde beleid kan de groei van mobiliteit worden geacommodeerd en wordt het ook mogelijk de basiskwaliteit te realiseren. Prijsbeleid is één van de pijlers van het NVVP en is nodig om de basiskwaliteit te realiseren.

Waar de vraag uitgaande van het prijsbeleid conform het NVVP tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt of deze overschrijdt, komen benuttings- en bouwmaatregelen aan de orde. Bouwen zal pas een optie zijn als benutten onvoldoende oplossing biedt en wanneer het zowel economisch als uit oogpunt van ruimtelijke inpassing verantwoord is.

15

De kernboodschap van het NVVP is dat de overheid de groei van de mobiliteit wil faciliteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving wil verbeteren. Is hiermee het verbeteren van het milieu (w.o. bestrijden klimaatverandering, atmosferische depositie, verspreiding milieugevaarlijke stoffen) los gelaten als doelstelling? Zo ja, waarom? (blz. 8)

15

Het NVVP wil de bereikbaarheid, de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving is geconcretiseerd in het NVVP (zie ook deel B) en betekent minder geluidshinder en geluidsbelasting door verkeer en vervoer, minder emissies en minder versnippering. Op deze terreinen zijn in het NVVP en dus de begroting doelstellingen geformuleerd; verbetering van het milieu wordt dus niet losgelaten als doelstelling.

16

Kan de zinsnede ``hoe milieuvriendelijker, des te voordeliger`` worden uitgelegd? (blz. 9)

16

Door negatieve milieu-effecten in prijzen te vertalen wordt een prijsprikkel gegeven die er toe leidt dat een keuze die beter is voor het milieu, ook beter is voor de portemonnee. Als dit wordt doorvertaald naar de kilometerheffing dan betekent het dat auto's die weinig vervuilen per kilometer minder zouden moeten gaan betalen dan auto's die veel vervuilen.

17

Voor trajecten van 30 kilometer of langer hanteert men de norm van een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur, ook in de spits? Welke aanvaardbare norm hanteert men voor trajecten korter dan 30 km? (blz. 9)

17

De zakelijke benadering uit het NVVP staat voor een basiskwaliteit van 60 km/uur, ook op het drukste uur. Het niveau van minimaal 60 km/uur gemiddeld geldt voor alle individuele trajecten en betreft het gemiddelde over alle spitsen op alle werkdagen in een jaar. Automobilisten die tijdens de spits zo'n traject passeren dienen gemiddeld minimaal een snelheid van 60 km/uur te halen. Om extremen uit dit gemiddelde te filteren op korte afstanden, is er gekozen voor een traject van 30 kilometer lengte op het hoofdwegennet. Wanneer op kortere stukken de gemiddelde reissnelheid flink onder de 60 km/uur zou dalen, dan zou ook op het langere stuk dit gemiddelde niet gehaald worden. Op die manier worden bereikbaarheidsproble-

men zichtbaar. Een gemiddelde trajectsnelheid van ten minste 60 km/uur op het gehele HWN zal, gezien de verwachte mobiliteitsgroei voor 2020 een forse kwaliteitsverbetering inhouden.

18

Wanneer zal de capaciteit van het spoorwegnet voldoende zijn om de vervoerbedrijven in staat te stellen kwaliteit en frequentie van diensten te verbeteren en daarmee aan de groeiende vraag te voldoen? (blz. 9)

18

De capaciteit van de infrastructuur moet voldoende zijn om de vervoerders in staat te stellen de frequenties en de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen. Daarbij staat betere benutting in de vorm van slimme dienstregelingen op de beschikbare en reeds geplande infrastructuur centraal.

De uitvoering van het MIT- en BOR-pakket maakt in de periode tot 2010 een verbetering van het spoorvervoer in de Randstad mogelijk. De komende jaren zal door uitvoering van de infrastructuurprojecten in de Randstad - waaronder Randstadrail, Randstadspoor, Rijn-Gouwelijn, uitbreiding van de corridor Amsterdam-Utrecht, incl. de Utrechtboog, alsmede de aanleg van de HSL-Zuid, Hemboog en Gooiboog - de frequentie in en rond de 4 grote steden van de Randstad behoorlijk worden verhoogd en reistijden worden verkort. Al met al kunnen de frequenties in de spits op de spoorcorridors naar de 4 grote steden circa 50% hoger liggen (2010 t.o.v. 1995). Uitvoering van de diverse light-railprojecten buiten de Randstad zal ook daar leiden tot hogere frequenties. De stijging bedraagt hier veel minder dan in de Randstad.

Overigens is met de uitvoering van de Prorail-projecten een goede basis gelegd voor deze verbeteringen van het treinproduct en het bieden van voldoende infrastructuurcapaciteit.

De mate waarin de frequenties daadwerkelijk worden verhoogd op deze extra infrastructuur wordt mede bepaald door de vervoerders en regionale overheden bij de aanbesteding van decentrale spoorvervoerdiensten. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen bepalen in belangrijke mate de kansen voor verbetering van frequenties. De vervoerders zijn uiteindelijk aan zet om in te spelen op de daadwerkelijke vervoervraag en het efficiënt opereren van de treindiensten.

Om de vervoergroei op de kortere termijn te kunnen faciliteren worden extra investeringen gedaan in energievoorziening, perronverlenging en opstelcapaciteit. De capaciteit van het net zal tevens worden vergroot door vermindering van het aantal infrastructuurgerelateerde storingen. Hierover heb ik u bericht in het kader van de Herbezinning spoor. Zo worden in 2002-2003 400 cruciale storingsgevoelige wissels vervangen. Het aantal storingen aan de infrastructuur zal met 35-40% worden teruggebracht.

De flexibele uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit zal, conform het NVVP, zo gaandeweg meegroeien met de daadwerkelijke vervoerontwikkelingen.

19

Wat is de stand van zaken omtrent het Rondje Randstad? (blz. 9)

19

In het kader van deel III van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening (NRO) worden de besluiten over de Deltametropool, inclusief openbaar vervoer, voorbereid. Deel III van de 5e NRO zal voor eind van dit jaar in het Kabinet worden vastgesteld.

20

Kan, naar aanleiding van de tekst ``Wie sneller wil moet meer betalen`` worden aangegeven welke gemiddelde streefsnelheden zullen gelden voor expresbanen en tolwegen? (blz. 9)

20

Als expresbanen en tolwegen de vorm zijn waarin de extra kwaliteit wordt aangeboden zal de gemiddelde snelheid hoger liggen dan het genoemde van zestig kilometer gemiddeld over autosnelwegtrajecten van 30 kilometer of langer. Daar waar het oplossingen zijn voor knelpunten van beperkter omvang zal voor de gebruiker de tijdwinst moeten opwegen tegen de gevraagde prijs.

21

``Voor het overige openbaar vervoer worden vrije busbanen aangelegd.`` Wat wordt hier bedoeld?
(blz. 9)

21

Hiermee wordt bedoeld dat naast de voorzieningen voor het spoorvervoer en het regionale railvervoer voor zware vervoersstromen die met bussen worden bediend busbanen kunnen worden aangelegd.

22

Welke zijn volgens de regering de financiële voordelen voor het Rijk van PPS? Kunnen gegevens c.q. onderzoeksresultaten worden getoond waaruit blijkt dat PPS op lange termijn voor het rijk financieel voordelig is? (blz. 9)

22

De voordelen die bij PPS worden behaald worden vaak aangeduid als financiële voordelen. Een PPS kan financieel voordeliger zijn dan een traditionele variant maar dat hoeft niet altijd zo te zijn. Voordelen liggen ook vaak in het kunnen bieden van meer kwaliteit. Betere kwaliteit kan onder andere worden gerealiseerd omdat op een effectievere en efficiëntere manier gebruik wordt gemaakt van elkaars kennis en ervaring. Uiteindelijk kan door een PPS sprake zijn van meerwaarde door samenwerken. Natuurlijk is het behalen van financieel rendement een belangrijke factor. De financiële voordelen kunnen worden behaald in de wijze van financiering, in de manier waarop wordt omgegaan met de bouw en het onderhoud van een project en in de exploitatie die soms verbonden is aan een PPS. Zoals ook al in het Algemeen Overleg PPS is aangegeven, is het lastig om het financiële rendement openlijk te presenteren. Dat heeft te maken met de vertrouwelijkheid en met bedrijfsinformatie waar mee zorgvuldig omgegaan dient te worden. Wel zijn er genoeg onderzoeksresultaten die het financieel rendement van PPS onderschrijven. Met name in het Verenigd Koninkrijk, waar al 10-tallen PPS-contracten zijn getekend, blijkt financieel voordeel in de orde van grootte van 10 tot 20 % te liggen. Naast onderzoeksresultaten waarbij financieel rendement is aangetoond geeft nu ook de HSL-Zuid Infraprovider deze resultaten weer. Het contract met de private partijen vertaalt zich hier in financiële voordelen voor het rijk. Via de PSC-systematiek is aantoonbaar 5% meerwaarde gecreëerd over de totale duur van het contract. Bovendien levert het Infraprovider contract ook een hogere kwaliteit : 99% beschikbaarheid van het hoge snelheidsspoor.

23

Er wordt getracht de individuele burger te stimuleren middels prijsprikkels om maatschappelijk verantwoorde keuzes te maken. Hoe kan dit worden gezien in het licht van de uitgestelde invoer van beprijzing van snelwegen (afstel spitstarief, verlate invoering kilometerheffing) en de voor 2002 voorgestelde accijnsverlagingen voor brandstoffen en wegenbelasting? (blz. 9)

23

Van afstel van beprijzing is geen sprake, evenals van een verlate invoering van de kilometerheffing. Naar aanleiding van de bevindingen van prof. Pieper is in zijn rapport juist geconcludeerd dat de kilometerheffing sneller kan worden ingevoerd dan oorspronkelijk was gedacht. Kilometerheffing betreft de omzetting van vaste belastingen op auto's naar een variabele heffing ("betalen naar gebruik"). Met deze omzetting wordt de gebruiker gestimuleerd na te denken over de kosten per rit. Uit stu-

dies die ten grondslag liggen aan het NVVP is dat dit een effectieve wijze is om individuele burgers te stimuleren tot het maken van maatschappelijk verantwoorde keuzes voor wat betreft hun vervoerswezen.

24

Op welke manier zijn de voorgestelde accijns- en belastingverlagingen van invloed op de effectiviteit van de kilometerheffing, zoals verwoord in het rapport "Verkeerskundige effecten Bereikbaarheidsoffensief Randstad met kilometerheffing"? Kan worden aangegeven hoe de in dit rapport gepresenteerde cijfers zullen veranderen bij invoering van voorgestelde aanpassingen van accijnzen en wegenbelasting? (blz. 9)

24

De voorgestelde accijns- en belastingverlagingen bedraagt 6,5% (MRB). Het verkeerskundig effect van de variabilisatie van de berekende variant in "Verkeerskundige effecten bereikbaarheidsoffensief Randstad met kilometerheffing" is een lager autokilometrage met 9% in alle BOR-regio's. Grosso modo zou de voorgestelde accijns- en belastingverlaging een vermindering van het verkeerskundig effect met 0,5% punt bedragen. Mijn voornemen is op korte termijn u de voortgangsrapportage Kilometerheffing toe te sturen. In deze rapportage zal ik ingaan op onder andere de voorkeursvariant voor de omzetting van vaste belastingen naar de kilometerheffing.

25

Zou de regering aan kunnen geven in welke mate zij in het Nationaal Bestuursakkoord water wil delegeren, welke elementen daarbij betrokken worden en op welke wijze voortgangscontrole gegarandeerd wordt? (blz. 10)

25

Inzet van de verschillende partijen die als opmaat naar het Nationaal Bestuursakkoord water de Startovereenkomst hebben getekend, is niet om taken te delegeren maar om op basis van de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling de samenwerking te optimaliseren. Inzet is om bij het Bestuursakkoord afspraken te maken waarbij helder wordt vastgelegd welke partij welk resultaat dient te leveren. Daarbij zullen nog nadere afspraken moeten worden gemaakt over de wijze waarop de betrokkenpartijen elkaar informeren over de resultaten. Uitgangspunt is dat alle betrokken partijen over de voortgang die wordt geboekt verantwoording zullen afleggen conform de daarvoor geldende regels.

26

Kan aangegeven worden welk percentage van het totale aantal bedrijven in Nederland daadwerkelijk footloose is of in de nabije toekomst zal worden? (blz. 10)

26

Zoals in de memorie van toelichting aangegeven gaat het bij 'footloose' om de constatering dat bedrijven in toenemende mate minder aan een bepaalde locatie zijn gebonden. ICT draagt daar nadrukkelijk aan bij. Om hoeveel bedrijven het gaat en in welke sectoren, is moeilijk aan te geven. Voor wat betreft de ICT-sector zelf kan gesteld worden dat bedrijven die zich vooral richten op de ICT dienstverlening, zoals carrier-select diensten of bedrijven die internetdiensten aanbieden, hun (hoofd-)vestiging relatief eenvoudig kunnen verplaatsen. In die zin zijn deze bedrijven meer footloose dan ICT bedrijven met een eigen infrastructuur.

27

Behoort Nederland nog steeds tot de kopgroep van de wereld als het om de factor prijs gaat? En wat zijn de verwachtingen omtrent de nabije toekomst? (blz. 10)

27

Ja. Uit de trendrapportage "Netwerken in cijfers" (VenW, juni 2001) en de benchmarkstudie "telecommunication infrastructure and services in the Netherlands" (Verdonck, Klooster & Associates,

december 2000) komt naar voren dat Nederland wat betreft tariefstelling, ten opzichte van de benchmarklanden, tot de koppositie behoort. Daarbij moet wel de opmerking geplaatst worden dat de verschillen tussen de landen steeds kleiner wordt en dat op enkele deelmarkten (vaste telefonie, bepaalde huurlijnen) de tarieven in ons land niet meer tot de laagste behoren. De verwachting is dat in de toekomst de tarieven, voor wat betreft de onderlinge vergelijking van de verschillende deelmarkten (vaste en mobiele telefonie, huurlijnen, internet) tussen de benchmarkanden, naar elkaar zullen toegroeien. Omdat Nederland, door vooral de kabel, relatief meer concurrerende infrastructures kent dan andere landen, blijft de uitgangspositie gunstig.

28

Kan aangegeven worden hoe de stand van zaken is met het in het Regeerakkoord afgesproken Uitvoeringsplan sneltram-lichtrail, en de nadere afspraken die hierover zijn gemaakt in de bestuursovereenkomsten behorend bij het Bereikbaarheids-offensief Randstad? (blz. 11)

28

Na de Uitvoeringsnotitie lightrail van 3 december 1999 heb ik de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat dit jaar in mijn brieven van 5 februari en van 19 juni uitvoerig verslag gedaan over de stand van zaken lightrail. Als antwoord op de vragen 28 (Hoofdstuk 12) en 31 (Infrafonds) wil ik graag naar de laatste brief verwijzen en bij de beantwoording van de vragen mij slechts richten op de wijzigingen ten opzichte van de stand van zaken zoals aangegeven in mijn schrijven van juni 2001.

Randstadspoor.

Wat betreft Randstadspoor kan ik mededelen dat kort na deze laatste brief op 13 juli de bestuursovereenkomst bereikbaarheids-offensief regio Utrecht is getekend.

Daarmee komen de extra middelen ad 725 mln voor het project VleuGel en daarmee ook Randstadspoor beschikbaar.

Regionet.

Wat betreft Regionet Korte Termijn worden op dit moment de resultaten van Toergoed 2005 bestudeerd. Dit moet binnenkort leiden tot besluitvorming over de hiervoor benodigde infrastructuurprojecten. De resultaten van de studies met betrekking tot regionet tweede fase, 2010+ met doorkijk naar 2020, worden in het eerste kwartaal van 2002 verwacht.

Randstadrail.

De regio's en VenW werken momenteel aan een overeenkomst over de aanleg

Rijn Gouwelijn.

De provincie ZH is van plan om eind 2002 te starten met proeven met light-rail voertuigen tussen Gouda en Alphen.

IGO+.

Zoals in juni gemeld rijden sinds 10 juni 2001 lightrail voertuigen van het type Lint 41 tussen Winterswijk en Zutphen.

Heerlen-Aken.

Eveneens sinds 10 juni 2001 rijden op dit traject Talent lightrain voertuigen.

Haarlem-Zandvoort.

De provincie NH is van plan om in 2002 te starten met een proef met lightrain op bestaand spoor op dit traject

Stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV) Groningen.

Zoals gemeld in de brief van juni j.l. zal de verkenningenstudie eind van dit jaar worden opgeleverd. Naar verwachting wordt deze planning nog steeds gehaald.

Lightrail Limburg.

Provincie Limburg is van plan om de eerste fase van de planstudie begin 2002 af te ronden.

29

Wat is er gebeurd met de extra middelen voor lightrail uit het Regeerakkoord? Welk deel is inmiddels ingezet en voor welke projecten? Welk deel is nog niet besteed? En wanneer en in welke projecten is besteding van dit geld voorzien? (blz. 11)

29

Met de extra middelen zijn light rail projecten gefaciliteerd die gefinancierd worden uit de tabel regionale infrastructuur en projecten uit de tabel railpersonenvervoer. In de tabel regionale infrastructuur is met het regeerakkoord voor een drietal lightrail-projecten een bedrag beschikbaar gesteld van f 230 mln. Het betreffen de RijnGouwelij, Lightrail KAN (knooppunt Arnhem-Nijmegen) en Lightrail Zuid Limburg. Met het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is voor de RijnGouwelij een extra bedrag van f 100 mln aan de eerdere impuls toegevoegd waardoor in totaal op prijspeil 2001 f 345 mln (€157 mln) beschikbaar is. Omdat deze projecten in de planstudiefase verkeren, is nog geen start gemaakt met de werkzaamheden en dientengevolge hebben nog geen bestedingen plaatsgevonden. De besteding van gelden is in de jaren 2005-2010 voorzien. Daarnaast is ook Randstadrail gefinancierd met de middelen uit het regeerakkoord. Bij regeerakkoord is voor dit project f 1,1 miljard beschikbaar gekomen. Ook voor dit project geldt dat het zich nog bevindt in de planstudiefase. Er is reeds f 25 mln beschikt, maar de grote uitgaven zijn voorzien in de komende jaren. In de tabel railwegen personenvervoer zijn diverse projecten opgenomen die het mogelijk maken light rail te laten rijden. Zo maken de projecten rond Utrecht, te weten Amsterdam-Utrecht en Vleuten-Geldermalsen het mogelijk Randstadspoor te exploiteren. De investeringen in het knooppunt Arnhem faciliteren ook light rail KAN. Bij regeerakkoord is f 650 mln beschikbaar gesteld voor de sporen bij Utrecht en f 410 mln voor Arnhem. De spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht is reeds in realisatie, de projecten Vleuten-Geldermalsen en knooppunt Arnhem in planstudie.

30

Het NVVP gaat ervan uit dat pas wanneer benutting en beprijzing onvoldoende zijn, de aanleg van nieuwe infrastructuur aan de orde is. Dan nog alleen als het daadwerkelijk effect heeft. Houdt het NVVP rekening met het verwachte aantal auto's van 8 miljoen en de hierdoor toenemende automobilititeit? Hoe reëel is het NVVP als één van de onzekere factoren van het LMS-model de raming voor de omvang en samenstelling van het autopark is? (blz. 11)

30

Het NVVP heeft rekening gehouden met een toename van het aantal auto's tot een wagenpark van 8,7 miljoen auto's 2020 (zie ook "NVVP Beleidsopties verkend", december 2000). De toename van de automobilititeit tot 2020 door autonome ontwikkelingen, bijna dertig procent, is meegenomen. Een onzekere factor zijn de gevolgen van de omvang van het wagenpark. Op

dit moment wordt onderzoek verricht naar de effecten op het wagenpark. Binnen dit onderzoek worden (potentiële) automobilisten ondervraagd over hun mogelijke reactie als de kilometerheffing wordt ingevoerd. Het doel is om beter inzicht te krijgen in de effecten van een kilometerheffing op de omvang en samenstelling van het wagenpark. Dit onderzoek is zeer uitgebreid en zal naar verwachting aan het einde van dit jaar gereed zijn.

31

Het NVVP-beleid is vertaald naar een dynamische agenda, die iedere 2 jaar wordt geëvalueerd en bijgesteld. Hoe dynamisch is dit beleid? Betekent dit dat men kan besluiten af te zien van genomen beleidsbeslissingen? (blz. 11)

31

De dynamiek in de samenleving is in het NVVP terug te vinden in het dynamische proces van de NVVP-beleidsagenda (deel C). Het beleid kan waar nodig worden bijgesteld, maar de essentiële onderdelen van het NVVP (deel B) is bestendig. De beleidsagenda wordt, in samenspraak met bestuurlijke partners regelmatig geactualiseerd, vooralsnog om de twee jaar. Deze termijn is lang genoeg om te oordelen of er noodzaak tot bijsturing is en kort genoeg om recht te doen aan de dynamiek in de omgeving. De systematiek van de NVVP-beleidsagenda betekent dat besloten kan worden af te zien van bepaalde instrumenten als deze niet blijken te werken of als er effectiever instrumentarium beschikbaar is.

32

Is het nu mogelijk om met het Landelijke Model Systeem (LMS) alle externe kosten te berekenen? (blz. 11)

32

Het Landelijke Model Systeem (LMS) is een model om de verkeer- en vervoereffecten van projecten te bepalen. Deze verkeer- en vervoereffecten vormen een belangrijke basis voor de bepaling van een aantal belangrijke externe effecten (zoals milieu, geluidhinder, veiligheid) van een project. Er zijn echter ook externe effecten die meer samenhangen met de infrastructuur zelf en niet zozeer met de omvang van het verkeer (bijvoorbeeld doorsnijding van het landschap).

33

Wat is exact de stand van zaken omtrent de convenanten gesloten inzake het BOR nu het rekening rijden uit de overeenkomst is gehaald? (blz. 11)

33

In de brief over het kabinetsstandpunt inzake het rapport MobiMiles (ref. DGP/U.01.01544a), die ik op 6 juni 2001 naar de Kamer heb gezonden schrijf ik dat het kabinet afziet van de invoering van het spitstarief, maar kiest voor invoering van kilometerheffing als vorm van betaald rijden. In de brief schrijf ik dat de strekking van de afspraken, die met de bestuurlijke regio's in de Randstad zijn gemaakt in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief van kracht blijven. De regio's wordt gevraagd zich te committeren aan kilometerheffing. Op 14 september 2001 heb ik u door middel van een brief op de hoogte gesteld van de gevolgen van kilometerheffing voor de effectiviteit van het Bereikbaarheidsoffensief. De effectiviteit van kilometerheffing blijkt - gedurende een etmaal - groter dan de effectiviteit van het spitstarief. Op 25 september 2001 heb ik in een bestuurlijk overleg, waar onder andere de bestuurders van de BOR-regio's aanwezig waren, aanwezigen geïnformeerd over de voortgang van de invoering van kilometerheffing. In het overleg is afgesproken dat nader onderzocht zal worden wat de gevolgen van invoering van kilometerheffing zijn voor een betrokken BOR-regio. Bovenstaande procesgang past binnen de afspraken, die gemaakt zijn in de BOR-bestuursovereenkomsten. Daarin staat beschreven dat partijen in overleg treden op moment dat zich wijzigingen voordoen.

34

Kan nog eens worden toegelicht waarom de ruimtelijke aspecten van het NVVP niet worden geïntegreerd in de 5e Nota Ruimtelijke Ordening? (blz. 12)

34

Het NVVP bevat het nationaal verkeers- en vervoersbeleid, de Vijfde Nota RO het nationale ruimtelijke beleid. De Planwet Verkeer en Vervoer verplicht tot het maken van een Nationaal plan dat de procedure van de planologische kernbeslissing volgt. Deze PKB wordt aldaar formeel onderscheiden van de 5e

Nota Ruimtelijke ordening. Inhoudelijk wordt samenhang gewaarborgd. In de Vijfde Nota RO is expliciet aangegeven dat kaarten en teksten van de reeds verschenen of binnenkort te verschijnen pkb's, zoals in het NVVP, in samenhang dienen te worden gelezen. De belangrijkste raakpunten tussen beide pkb's, zoals de Deltrametropool, knooppuntenbeleid, locatiebeleid en de vrijwaringszones rond infrastructuur, zijn in beide pkb's opgenomen.

35

Kan een overzicht worden gegeven van de regionale en lokale infrastructuurprojecten die gedecentraliseerd uitgevoerd zullen worden? Wanneer zullen deze uitgevoerd worden? Gaat het hierbij bijvoorbeeld ook om (doortrekkingen van) Rijkswegen, zoals A73 bij Nijmegen en de verbinding A50-A28 via doortrekking A30?

35

Het betreffen alle projecten van het programma regionale/lokale infrastructuur waarvan de subsidiabele kosten onder de grens van f 500 mln liggen. De projecten van dit programma zijn opgenomen in de verkenning-, planstudie- en realisatietabel van de rijksbegroting van het Infrastructuurfonds. Omdat de "Doortrekking van de A73" een provinciale weg betreft en de subsidiabele kosten onder de grens van

f 500 mln vallen zal dit project onderdeel uitmaken van de decentralisatie. De verbinding A50-A28 via doortrekking A30 betreft een rijksweg en valt derhalve buiten de decentralisatie.

36

Waar is het te decentraliseren bedrag van 500 miljoen met betrekking tot regionale en lokale infrastructuurprojecten op gebaseerd? (blz.13)

36

De keuze van het Kabinet voor de grens van 500 miljoen (€ 225 miljoen) staat verwoord in het Kabinetsstandpunt over het IBO-rapport "Verbetering Afwegingsmechanisme Infrastructuur" (brief DGP/I&O/2000/00.01723 van 10 november 2000).

Door uit te gaan van deze grens wordt het huidige interbestuurlijk verkeer sterk teruggebracht. Bij de gekozen grens wordt circa 70% van de middelen, die gemoeid zijn met de huidige MIT-projecten, bij de decentralisatie betrokken en zal de rijksbemoeyenis nog voor een zeer beperkt aantal grote projecten nodig zijn. Een lagere grens draagt niet bij aan het terugdringen van de sterke financiële afhankelijkheid van de rijksoverheid.

37

Is deze ene brede doeluitkering op enige wijze geormerkt of is het gehele bedrag vrij te besteden? (blz. 13)

37

Bij de verbrede en verhoogde gebundelde doeluitkering staat maximale beleidsvrijheid voor de ontvangende partijen voorop om de doelen van het regionale en lokale verkeers- en vervoersbeleid te realiseren. De verdeling en verantwoording wordt in een gebiedsgerichte aanpak bepaald door de ontvangende provinciale en regionale partijen in overleg met lokale overheden. Gegeven de Planwet Verkeer en Vervoer dienen de essentiële onderdelen van beleid op de verschillende bestuursniveaus op elkaar te worden afgestemd.

38

Wat is de belangrijkste reden voor een beursgang van Schiphol? (blz. 13)

38

De hoofdargumentatie van het Kabinet is drieledig.

Ten eerste is de privatisering het sluitstuk op ontvlechting, waarbij de overheid – ter waarborging van de publieke belangen - de randvoorwaarden creëert waarbinnen “Schiphol als bedrijf” kan functioneren. De Staat is nu regelgever, toezichthouder en aandeelhouder. Dat zijn potentieel conflicterende rollen. Om een voorbeeld te geven. Indien de Staat als toezichthouder aan NVLS een dwangsom uitvaardigt bij overschrijding milieugrenzen gaat dat ten koste van de winst en daarmee ten koste van de belangen van de Staat als aandeelhouder. Om de rol van de Staat als regelgever en toezichthouder te versterken dient er meer duidelijkheid te komen. Die duidelijkheid krijg je om afstand te nemen van de rol als aandeelhouder indien daarmee niet uitdrukkelijk een doel wordt nagestreefd. Bij de structuurvennootschap NVLS heeft de aandeelhouder geen zeggenschap en in Schiphol streeft de overheid derhalve nu geen beleidsdoelen na. Nog los gezien van het feit of het mogelijk is om de invloed van de Staat als aandeelhouder te vergroten, is het de vraag of het wenselijk is. Er zal dan geen sprake zijn van privatisering, maar eerder van nationalisatie. Hiermee verband houdend is de tweede reden dat het Kabinetsbeleid voornemens is om overheidsdeelnemingen te vervreemden als er niet expliciet redenen zijn om deze te behouden. Zoals gezegd heeft de Staat bij de 'structuurvennootschap' NVLS nu geen invloed om de publieke belangen te waarborgen. De invloed reikt niet verder dan de goedkeuring van de jaarcijfers, de vaststelling van de winst, de wijziging van de statuten, de ontbinding van de vennootschap en een besluit tot fusie of omzetting. Het vervreemden van het Staatsaandeel is derhalve in lijn met het gevoerde beleid. Tenslotte grijpt het Kabinet de privatisering aan via publieke regelgeving de publieke belangen beter te waarborgen dan dat nu mogelijk is. Naast het gegeven dat de publieke belangen op het terrein van milieu, veiligheid, ruimtelijke ordening via de Luchtvaartverkeersbesluit en Luchtvaartindingsbesluit worden gewaarborgd introduceert het Kabinet nieuwe regelgeving om de mainportbelangen en de positie van de luchtvaartmaatschappijen (waar onder KLM) versus NVLS op met name monopolioïde deelmarkten beter te waarborgen dan dat nu het geval is. Met betrekking tot handelswijze van NVLS die strijdig is met de mainportdoelstelling is er nu niets geregeld. Door nieuwe regelgeving wordt de handelswijze van NVLS steeds gemonitord en indien er sprake is van wanbeheer kan er ingegrepen worden. Hetzij via een waarschuwing, hetzij via een Aanwijzing en in het uiterste geval via intrekking van de exploitatievergunning. Deze constructie kan alleen indien de grond, die in handen is van NVLS, aan de Staat wordt overdragen en daarmee wordt genationaliseerd.

Dat de grond nu naar de Staat zal gaan, betekent ook dat bij een eventueel faillissement van NVLS de vergunning aan een derde partij kan worden vergeven en dat bij een eventueel toekomstige luchthaven in zee de grondwaardestijging (speculatiewinst) in handen blijft van de Staat. Zonder privatisering is NVLS niet bereid om de grond af te staan. Met betrekking tot de tariefstelling van NVLS is er nu slechts sprake van een marginale toetsing. De privatisering wordt aangegrepen om nieuwe economische regelgeving te introduceren, waarbij belangen van de luchtvaartmaatschappijen goed zijn gewaarborgd. In

nieuwe regelgeving wordt ook opgelegd dat NVLS consultaties moet aangaan met de luchtvaartmaatschappijen over de tarieven. Er dienen ook consultaties te worden gehouden over de geleverde diensten die moeten leiden tot Service Level Agreements (SLA's).

Voor meer informatie verwijst ik u naar de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel privatisering.

39

Kan aangegeven worden waar de extensiveringen voor artikel 07.01.02, Regionaal openbaar vervoer, exact vandaan komen en waar dit geld heen gaat? (blz. 15)

39

De extensiveringen voor artikel 07.01.02 houden verband met geringere vervoersgroei (zie vraag 41) en een lager gebruik van de pionierskaart dan was voorzien (zie vraag 45). Genoemde extensiveringen worden in belangrijke mate ingezet voor de generale problematiek VenW, waaronder de verbetering van de sociale veiligheid in het OV.

40

Hoe worden de heffingen in de luchtvaart verhoogd? Heeft dit een direct verband met het isolatieprogramma? Waaruit wordt het isolatieprogramma betaald? (blz. 15)

40

De geluidsheffing wordt jaarlijks verhoogd. Het tarief per rekeneenheid geluidsproductie ligt wettelijk vast, in artikel 77, achtste lid, van de Luchtvaartwet. Toen de tarieven in de wet werden opgenomen was er een directe relatie met het isolatieprogramma in die zin, dat een deel van het isolatieprogramma met geleend geld wordt betaald en dat de rente en aflossing dus later worden terugbetaald. De geluidsheffing loopt dus een aantal jaren door nadat het isolatieprogramma is afgerond.

41

In welke sectoren van het openbaar vervoer valt de vervoersgroei tegen? Is hiervan een aanwijsbare oorzaak te vinden? Waar is dit geld voor gebruikt? (blz. 15)

41

Bij de beantwoording van deze vraag is er van uit gegaan dat onder 'sectoren' de verschillende gebieden in Nederland worden verstaan.

In de VenW-begroting wordt uitgegaan van een gemiddelde, landelijke vervoersgroei van 2% per jaar. De vervoersgroei die in aanmerking is genomen bij de rijksbijdrage 2001 is gebaseerd op het gebruik van openbaar vervoer (uitgedrukt in vervoers-opbrengsten) in de periode juli 1999 – juni 2000. De groei in die periode kwam voor geheel Nederland uit op 0,5%. De verdeling van de groei over de verschillende gebieden (sectoren) laat het volgende beeld zien:

Noord

Fryslân groeit met circa 3%. De overige gebieden (Leeuwarden, Groningen-provincie, Groningen-stad en Drenthe) laten een forse daling zien, variërend van 2% (Leeuwarden) tot 18% (Groningen-stad).

Oost

Gelderland en Overijssel zitten rond het landelijk gemiddelde. Het kaderwetgebied Twente (4%) en de gemeenten Zwolle (7%) en Apeldoorn (18%) groeien. Het kaderwetgebied Arnhem-Nijmegen laat een daling zien van circa 1%.

Midden

De provincie Utrecht daalt met circa 1%. De overige gebieden (kaderwetgebied Utrecht, Amersfoort, Hilversum, Lelystad, Almere en Flevoland) laten een groei zien variërend van 2% tot 8%.

West

Zuid-Holland, Leiden en de kaderwetgebieden Amsterdam en Den Haag zitten rond het landelijk gemiddelde. Noord-Holland en het kaderwetgebied Rotterdam groeien met circa 2%. De overige gemeenten (Alkmaar, Haarlem en Dordrecht) laten een daling zien variërend van 3% tot 6%.

Zuid

Den Bosch zit rond het landelijk gemiddelde. Noord-Brabant en Maastricht groeien met circa 2%. Tilburg en (kaderwetgebied) Eindhoven groeien fors (circa 10%), terwijl Breda een lichte daling laat zien (circa 1%). Limburg en Zeeland laten een forse daling zien van rond de 5%.

Samenvatting

Groningen, Drenthe, Limburg en Zeeland zijn geconfronteerd met een forse daling. In Flevoland, Noord-Brabant en een aantal gemeenten in het midden en oosten is een (forse) groei geweest.

Is er een aanwijsbare oorzaak te vinden voor de tegenvallende vervoersgroei?

Er is geen (direct aanwijsbare) oorzaak te geven voor de mutaties in de reizigersomvang van jaar tot jaar.

Waar is dit geld voor gebruikt? De voor groei beschikbare maar niet gebruikte middelen zijn ingezet voor de generale problematiek binnen VenW.

42

Wat houdt het bedrag overige mutaties 1134 miljoen euro (2001) in de tabel ontvangsten precies in? (blz. 15)

42

Het bedrag overige mutaties, ad 1134 mln euro, bestaat voornamelijk uit de opbrengst van de afstoting van het staatsbelang in de TNT Post Groep, 897 miljoen euro, en een eenmalige dividend ontvangst van de NS, 227 miljoen Euro. Deze posten zijn opgenomen en toegelicht in de voorjaarsnota voor het jaar 2001. Het resterende bedrag betreft diverse kleine mutaties. Deze zijn opgenomen in de verdiepingsbijlage bij de begroting.

43

Waarop zijn de getallen van de tegenvallende vervoersgroei OV in de jaren 2003 t/m 2005 gebaseerd? (blz. 15)

43

Zie ook de beantwoording van vraag 039. Verwacht wordt dat de achterblijvende vervoersgroei uit de periode juli 1999 t/m juni 2000 alsnog voor een deel wordt ingelopen.

44

Is bij het herstel verdaging Geluidsisolatie Schiphol (4) eveneens het bedrag opgenomen, waarvan de regering onlangs heeft verklaard dat zij dat nog extra tekort komt (bovenop de bedragen die daarvoor reeds uitgetrokken waren) om de geluidsisolatie voor het in gebruik nemen van de vijfde baan volgens de normen af te ronden? (blz. 15)

44

Nee, deze zijn niet in de bedoelde reeks en in de nu voorliggende begroting opgenomen. In de begroting 2002 wordt nog uitgegaan van een totaalraming van f 516 mln (Eur 234 mln).

Op basis van een medio september afgeronde raming bedragen de gemiddelde kosten voor de afronding van het Geluidsisolatieproject Schiphol fase 2 (GIS 2) thans f 903 mln (Eur 409 mln). Hierin zijn alle kostenstijgingen begrepen.

45

Waarom zullen er minder experimenten met de VINEX-eindgebruikerssubsidie uitgevoerd worden in 2002? Heeft dit te maken met een verminderd animo, of is dit een beleidsmatige afweging? (blz. 15)

45

Er vinden in 2002 twee in plaats van drie experimenten in het kader van de eindgebruikerssubsidie in VINEX-locaties plaats. Dit is een beleidsmatige afweging en wel om de volgende redenen: De bovengenoemde experimentenregeling eindigt op 31 december 2003. In Leidsche Rijn loopt het experiment vanaf mei 1999 en in Meerhoven vanaf augustus 2000. Met het niet doorgaan van het experiment in Camisselande/Portland, waarvan u op 19 juni j.l. middels een brief (niet-dossierstuk vw00000758) van

op de hoogte bent gebracht, is de afweging gemaakt of het nog functioneel zou zijn om het experiment in een derde locatie op te zetten. Ervaring met het opstarten van een dergelijk experiment bij eerdere locaties heeft geleerd dat de voorbereiding van het experiment met de Pionierskaart al gauw een half jaar in beslag neemt. Daarnaast heeft de praktijk uitgewezen dat eindgebruikerssubsiëring of vraagsubsiëring zowel aan de zijde van de reiziger als aan de zijde van de vervoerder enige gewenning vraagt. Bij elkaar moet er rekening worden met een periode van één à anderhalf jaar. Gezien het moment van de beleidsmatige afweging (zomer 2001) zou dit voor een experiment op een derde locatie inhouden dat er slechts een jaar effectief resultaten kunnen worden gemeten. Dit is voor het meten van de effecten echter veel te kort, daar is tenminste twee jaar voor vereist. Daar op basis van de huidige twee experimenten voldoende effecten kunnen worden gemeten voor de evaluatie van het experiment, is van een derde locatie afgezien.

46

Wordt er op dit moment al onderzoek gedaan naar en besluitvorming over maatregelen ter verbetering van de interne en externe veiligheid? Zo ja, zijn hier al resultaten van bekend? (blz. 18)

46

Ja, er wordt onderzoek gedaan naar (bron)maatregelen ten aanzien van interne en externe veiligheid. De resultaten van dergelijk onderzoek worden bijvoorbeeld meegenomen bij nieuwe infrastructurele projecten. In een aantal gevallen, zoals in het kader van het project Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) en de Westerschelde, wordt getracht de bestaande situatie te verbeteren. Vaak gaat het om maatregelen op maat: een probleem, bestaand of nieuw, wordt onderkend en op basis daarvan wordt nagegaan of de situatie niet kan worden verbeterd. Een voorbeeld daarvan bij de interne veiligheid is kennis over technische maatregelen die genomen worden om de veiligheid van verkeersdeelnemers in een specifieke tunnel te verhogen. Een voorbeeld op het gebied van externe veiligheid is PAGE waarbij door een pakket van maatregelen wordt getracht om de spanning tussen vervoerswensen en ruimtelijke ordening zo veel mogelijk op te lossen. Nochtans zal er een zeker restrisico blijven bestaan: een tunnel of overkapping is niet even veilig te maken in termen van grootschalige ongevallen als die van een open wegsituatie. De wens om ruimte te benutten, juist ook langs transport assen, staat op gespannen voet met de externe veiligheid voor de omgeving direct langs dergelijke assen. Onder het motto "Vorkomen is beter dan genezen" wordt dan ook gewerkt aan een goed wettelijk normen-kader, zoals voor het reguleren van stoffen over vervoersroutes is.

47

Een op efficiëntie gerichte maatregel als het inhaalverbod voor vrachtwagens heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Wanneer zijn concrete stappen te verwachten inzake de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer zoals gevraagd in de motie Weekers (kamerstuk 27 400 XII, nr. 29)? (blz. 18)

47

Een reactie op motie Weekers is aan de Kamer gezonden bij brief van 29 maart 2001, kenmerk DGG/SW/01/002456. In deze reactie is een onderzoek aangekondigd naar een verantwoorde uitbreiding van het inhaalverbod en is tevens aangekondigd dat de Kamer nog dit jaar nader geïnformeerd zal worden. Het onderzoek naar de uitbreiding op de 2x2 strookswegen is inmiddels afgerond, daarover zal de Kamer voor het eind van dit jaar worden bericht. Invoering van de uitbreiding wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2002, wat overeenkomt met hetgeen in de brief van 29 maart 2001 werd voorzien. De resultaten van de proef met invoering op 2x3 strookswegen hebben wat vertraging opgelopen, besluitvorming daarover zal enkele maanden later plaatsvinden dan eerst was voorzien.

48

"Maatregelen gericht op de interne veiligheid dragen naast het voorkomen van ongevallen ook bij aan het verminderen van calamiteuze lozingen en emissies." Waarom zijn er in dit verband geen metingen luchtkwaliteitsnormen opgenomen in de doelstellingen? Worden de luchtkwaliteit nabij Rijksinfrastructuur structureel gemonitord? Zo nee bestaat hiertoe bereidheid? (blz. 18 en 19)

48

Door het voorkómen van ongevallen worden inderdaad calamiteuze lozingen en files voorkómen. Dit heeft weer een gunstig effect op emissies. Ten behoeve van calamiteitenbestrijding wordt bij grote calamiteuze emissies al gemeten. Het structureel meten van het emissie-effect van interne veiligheidsmaatregelen wordt niet kosteneffectief geacht.

49

Wat is de nader geoperationaliseerde doelstelling voor het goederenvervoer in de vermindering van het aantal doden en gewonden in het wegverkeer? Mocht die niet specifiek voor het goederenvervoer gedefinieerd zijn, hoe kan dan volgend jaar gecontroleerd worden of het goederenvervoer op dit onderdeel veiliger is geworden? Dezelfde vraag geldt ook voor het railvervoer; of er een aparte doelstelling is voor het goederenvervoer zonder het personenvervoer? (blz. 19)

49

In het NVVP is een ambitieuze en haalbare verkeersveiligheidsdoelstelling voor het wegverkeer opgenomen om het aantal verkeersdoden met tenminste 30 procent, en het aantal ziekenhuisgewonden met tenminste 25 procent te reduceren ten opzichte van 1998. Dit betekent dat er in 2010 niet meer dan 750 mensen zullen overlijden in het verkeer, en niet meer dan 14.000 mensen voor kortere of langere tijd in een ziekenhuis worden opgenomen. Omdat zowel personenverkeer als goederenvervoer veelal van dezelfde infrastructuur gebruik maken is er, zowel voor het vervoer over de weg als per spoor, niet voor gekozen om de verkeersveiligheidsdoelstelling te segmenteren naar te onderscheiden verkeerssoorten. De effecten van het verkeersveiligheidsbeleid zullen jaarlijks gemonitord worden zodat bijsturing tijdig kan geschieden. Hierbij zal ook de betrokkenheid van het goederenvervoer bij verkeersongevallen in kaart worden gebracht.

50

Het spoorwegverkeer in Nederland staat op een acceptabel veiligheidsniveau. In hoeverre het goederenvervoer over het spoor daaraan bijdraagt dan wel daarvan afwijkt, is niet bekend. Specifieke goederenveiligheidstrends moeten nog worden ontwikkeld. Hoe lang gaat deze ontwikkeling duren en is het, gezien de gebeurtenissen in de Verenigde Staten, niet noodzakelijk dat de veiligheid in het goederenvervoer binnen korte termijn wordt verbeterd? Hoe wordt vanuit dit perspectief tegemoetgekomen aan veiligheidsverbeteringen op korte termijn? (blz. 19)

50

Ofschoon de gegevens in het databestand van railincidenten nog niet separaat zijn opgeslagen, is het onderscheid tussen het goederenvervoer en personenvervoer op zich uit de informatie te herleiden. Sinds begin 2000 heeft Verkeer en Waterstaat opgedragen aan RAILNED om dit onderscheid te introduceren voor alle nieuwe gegevens, en geleidelijk ook voor de oudere gegevens. Naast deze administratieve en statistische omwerkingen is er voor het goederenvervoer een veiligheidsbeleid dat voor een groot deel aansluit bij het algemene spoorwegveiligheidsbeleid en voor een kleiner deel exclusief is. Deze afzonderlijke positie geldt in hoge mate voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, en verder voor typische goederenaspecten als de kwaliteit van goederenwagons en -lijnen. Deze ontwikkeling heeft een permanent karakter. Op korte termijn zijn voor het goederenvervoer in het algemeen geen extra veiligheidsverbeteringen gepland die uit de gebeurtenissen in de Verenigde Staten zijn voortgekomen.

51

Wat houdt het model ``incentive systeem veiligheid goederenvervoer`` dat in 2002 wordt ontwikkeld concreet in? (blz. 21)

51

Het doel is om in de dienstverlenende sector wegvervoer om behalve 'prijsconcurrentie' ook 'kwaliteitsconcurrentie' een rol te laten spelen. Om dit te kunnen bereiken wordt voorgesteld om kwalitatief goede vervoerders een voordeel te verschaffen. Hoe dit voordeel eruit moet zien wordt in 2002 verder onderzocht. Als voorbeeld is genoemd een systeem waarbij kwalitatief goede vervoerders ruimere toegangsrechten (bijvoorbeeld venstertijden, gebruik busbanen) tot het wegennet wordt geboden. Naast het prijs criterium zal de verlader nu ook het kwaliteitscriterium kunnen meewegen. Inschakelen van een goede vervoerder biedt hem immers een betere kwaliteit dienstverlening. Zo ontstaat een incentive-systeem veilig goederenvervoer.

52

Welke kosten zijn gemoeid met de subsidieregeling voor systemen die het zichtveld verbeteren?
(blz. 21 en 22)

52

Het jaarlijkse budget van de subsidieregeling zichtveldverbeterende systemen voor bedrijfsauto's (vrachtauto's, bussen) bedraagt NLG 1,3 miljoen (EUR 589.914,28). Deze subsidieregeling zal van kracht zijn tot het moment van wijziging de EU-richtlijn 'achteruitkijkspiegels van vrachtauto's (71/127/EEG). Naar verwachting zal deze wijziging in de loop van 2003 van kracht worden in Nederland.

53

Kan aangegeven worden wat de stand van zaken is bij de invoering van de Dobli-spiegel en zijafscherming? (blz. 22)

53

Tot medio 2001 zijn in totaal ruim 30.000 zichtveldsystemen verkocht voor de Nederlandse markt. Dat betekent dat met enige vertraging (montage gebeurt niet altijd op moment van aanschaf) een kwart van de Nederlandse vrachtauto's met een zichtveldsysteem is uitgerust. Bovendien heb ik op 29 september 2001 een overeenkomst getekend met de RAI-vereniging waarin de RAI-vereniging toezegt om vanaf 1 oktober 2001 elke nieuw verkochte vrachtauto standaard uit te rusten met een deugdelijk zichtveldsysteem. Dit betekent dat jaarlijks in Nederland circa 15.000 oude vrachtauto's worden vervangen door een nieuwe vrachtauto zonder dode hoek. Bij gelijkblijvende verkopen van zichtveldsystemen voor reeds bestaande vrachtauto's leidt dit er toe dat op het moment van invoering van een Europese wettelijke verplichting om vrachtauto's uit te rusten met een dode hoek-systeem (medio 2003), het Nederlandse vrachtautopark op vrijwillige basis reeds voor meer dan 60 procent voorzien zal zijn van een dode hoekspiegel of -camera. Overigens zijn er momenteel reeds 8 verschillende typen zichtveldsystemen in de handel die door TNO positief zijn beoordeeld op basis van de kwaliteitscriteria die gelden met betrekking tot de subsidieregeling zichtveldverbeterende systemen voor bedrijfsauto's. Dit groter wordende aanbod van systemen heeft geleid tot een bijzonder sterke prijsdaling van deze systemen waardoor niets de vervoerder in de weg staat om zo snel mogelijk zijn vloot uit te rusten met goedgekeurde zichtveldsystemen. Reeds in eerder verband heb ik de Kamer toegezegd dat ik voornemens ben een regeling te notificeren waarin voertuigen die zijn gekentekend tussen 1 mei 1991 en 31 december 1997 alsnog zullen moeten voldoen aan de EU richtlijn met betrekking tot zijdelingse afscherming (89/297/EEG). Hiervan zal ik de kentekenhouder vrijstellen indien het voertuig is voorzien van een goedgekeurde zichtveldverbeterende voorziening. Deze conceptregeling is momenteel gereed en zal binnenkort in de daartoe geëigende overlegorganen met de branche worden besproken.

54

Hoe groot is het budget voor de ``Duurzaam Veilig-fase 2``? (blz. 22)

54

Voor de verdere intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid is in het kader van de investeringsimpuls (ICES) een bedrag van 5 mld gulden opgevoerd. Om te voorkomen dat er tussen 1e en 2e fase Duurzaam Veilig een gat valt, heb ik een overgangsregeling gemaakt waarvoor ik 60 mln. Euro beschikbaar heb gesteld voor de periode 2001, 2002 en 2003 (14 mln, 21 mln en 25 mln.).

Het bedrag voor 2001 is reeds bij voorjaarsnota 2001 toegevoegd.

55

Wordt de risicoatlas een basis van nieuwe operationele doelstellingen? (blz. 23)

55

De informatie uit de Risicoatlas-spoor leidt niet tot nieuwe operationele doelstellingen, doch wordt onder andere gebruikt bij het uitwerken (binnen huidige operationele doelstellingen) van een Reguleringssysteem voor het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor).

56

Wat is het verwachte marktaandeel en groeipercentage van het Rijn Maasmondgebied vanaf de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte? (blz. 28)

56

Bij de prognoses in de kosten-batenanalyse voor de landaanwinning is verondersteld dat Rotterdam de huidige marktpositie in de Hamburg Le Havre-range minimaal zal behouden, maar dat bij landaanwinning een lichte stijging in marktaandeel mogelijk moet zijn. De landaanwinning zal grotendeels in gebruik worden genomen door de containersector. Voor die sector is een groei in marktaandeel verondersteld van 41% (1997) tot circa 45% in 2020. Het groeipercentage zal afhankelijk zijn van het macro-economische groeiscenario op de lange termijn. In de analyses is tot nu toe gewerkt met de gebruikelijke bandbreedtes uit de lange termijn economische groeiscenario's van het CPB.

57

Zijn de ICES-gelden op het punt van vernieuwing van verkeerssignalering reeds geormerkt? Om welk bedrag gaat het hier? (blz. 32)

57

In deel C van het NVVP staat geschreven dat het rijk een programma benuttingsmaatregelen ontwikkelt. Hieronder valt o.a. het ontwikkelen van systemen op gebied van verkeerssignalering, zoals bijvoorbeeld het dynamische inhaalverbod voor vrachtverkeer. Op 27 februari 2001 heeft u naar aanleiding van de motie Weekers (27 400 XII nr. 28) van mij een brief ontvangen met als bijlage een brochure "Benutten Hoofdwegen 2001-2006".

Daarin staat dat voor de financiering van het te ontwikkelen programma middelen zijn geclaimd in de lopende ICES-ronde.

De totale claim die in dat verband is ingediend voor benutting is

1,1 miljard gulden. Deze gelden zijn dus nog niet geormerkt.

58

Gegevens over de beschikbaarheid respectievelijk benutting van de verschillende infrastructuren zijn nog in ontwikkeling. Wanneer zijn deze gegevens te verwachten? (blz. 36)

58

Hoofdwegen In het kader van het NVVP is sprake van het programma Verkeersvernieuwing. Dit programma beoogt de komende jaren benutting op wegengebied (HWN/OWN) een impuls te geven. Naar verwachting zal een nieuw programma Benutting wegen de eerste helft van 2002 gereed komen. Doel van benuttingsprojecten en aanlegprojecten hoofdwegen is het bereiken van een gemiddelde trajectsnelheid op autosnelwegen in de spits van 60 km/uur. De ontwikkeling zal worden gevolgd. Onderliggende indicator is de toegevoegde capaciteit door benuttings en aanleg projecten hoofdwegen. Deze indicator wordt nog geconcretiseerd. De verwachting is dat bij de begroting 2003 de indicatoren kunnen worden ingevuld. Vaarwegen Gegevens over de beschikbaarheid en benutting van vaarwegen zijn nog in ontwikkeling. Er wordt gedacht aan indicatoren "aantal vaarwegen met een bepaalde vaarwegdieptebeperking" en "hoeveelheid wachttijd bij bruggen en sluisen". De verwachting is dat bij de begroting 2003 de indicatoren gereed zijn. Indien de basisgegevens beschikbaar zijn zullen deze indicatoren ook worden ingevuld. Spoorwegen voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur zijn prestatie-indicatoren afgeleid, die beide een bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van het spoor en de afwikkeling van het vervoer erop. De betrouwbaarheid wordt weergegeven door het aantal treindienstaantastende onregelmatigheden (TAO's). Door verlaging respectievelijk verhoging van het aantal TAO's wordt de punctualiteit verbeterd dan wel verslechterd. Er kan een verband worden afgeleid tussen het aantal eenheden van bedrijfshinder (EVB's) veroorzaakt door de TAO's en de punctualiteit van de treindienst. De investeringen die worden uitgevoerd om het aandeel van de verstoringen met betrekking tot Railinfrabeheer te verkleinen is naast de gebruiksvergoeding door de vervoerders de bijdrage van het Rijk in het beheer en instandhouding van de infrastructuur, en daarvan in het bijzonder de jaarlijkse bijdrage in de bovenbouwvernieuwing en het grootschalig- en kleinschalig onderhoud. Bovenop deze bijdrage wordt in het kader van de Herbezinning Spoor een versnelde aanpak van storingen ingezet. Dat laatste verhoogd de bedrijfszekerheid van de infrastructuur, maar zal maar een beperkt deel van de verbetering van de huidige punctualiteit van de treindienst tot gevolg kunnen hebben. (zie ook vraag 81 H.XII over capaciteitsvergroting en vraag 23 IF over de meting van storingen en betrouwbaarheid).

59

Welke consequenties heeft de uitbreiding van EU voor de Nederlandse zeevaart en op welke wijze wordt daarop door de regering gereageerd? (blz. 40)

59

De uitbreiding van de EU heeft de volgende gevolgen voor de zeescheepvaart:-Het potentieel voor short sea shipping wordt vergroot; zowel voor de vervoerders, als voor de maritieme cluster als geheel (als gevolg van de verruiming van de toegang tot de nieuwe markten)

- De mogelijkheden voor cabotage zullen door de toetreding worden verruimd.
- Nederland en Zweden spelen reeds een actieve rol in de ontwikkeling van short sea activiteiten in de Baltische landen.
- De toetreding van met name de Baltische landen impliceert dat het voor Nederland eenvoudiger zal worden om uit deze landen zeevarenden te werven voor de Nederlandse vloot.
- Het voorstel tot aanpassing van de zeevaartbemanningswet met betrekking tot verruiming van de nationaliteitseis van de kapitein speelt reeds op de toekomstige uitbreiding van de EU in.

60

Welke inspanningen worden door in Europees verband verricht om te waarborgen dat de Trans-Europese netwerken (TEN's) zich niet alleen beperken tot het bevorderen van spoorvervoer, maar ook de potenties van de binnenvaart en kustvaart worden meegenomen (motie 26800 XII, nr. 33)? (blz. 40)

60

In september 2001 heeft de Commissie een herziening van de TEN-richtsnoeren voorgesteld. Voor binnen- en kustvaart zijn de volgende voorstellen van belang:

- Het verbeteren van de bevaarbaarheid van de Donau tussen Straubing en Vilshofen wordt toegevoegd aan de lijst van prioritaire projecten.
- Het aanleggen van spoorinfrastructuur voor de verbinding met havens teneinde de short sea (kustvaart) en binnenvaart-diensten te bevorderen wordt tot prioritaire actielijn gemaakt.
- Het Elbe-Lübeck kanaal en het Twente-Mittelland kanaal worden in het net van waterwegen opgenomen. Eerder dit jaar is besloten om kleinere en middelgrote havens onder de TEN regeling te laten vallen. In 2004 zal een herziening van het trans-Europese netwerk worden voorgesteld waarbij het concept van snelwegen op zee zal worden ingevoerd.

61

Hoe staat het met het onderzoek naar de voor- en nadelen van de verhoging van de maximumsnelheid voor touringcars naar 100 km/uur? De minister heeft tijdens de vorige begrotingsbehandeling aangegeven positief tegenover een dergelijke verhoging te staan. (blz. 41)

61

Het bedoelde onderzoek is een onderzoek van de brancheorganisatie KNV/Bus. Een exemplaar van het eindrapport is ten departemente nog niet ontvangen. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft om redenen van bescherming van het milieu besloten vast te houden aan een maximum snelheid van 80 km/uur. Tegen verhoging van de maximum snelheid pleit de toename van de emissies (CO₂, Nox, fijn stof en geluid).

62

Wat zijn de grootste bezwaren tegen een gedeeltelijke openstelling van busbanen voor vrachtverkeer binnen de stedelijke gebieden? (blz. 41 en 42)

62

Busbanen zijn aangelegd met het primaire doel om de doorstroming van het OV in congestiegevoelige gebieden te verbeteren. De maatregel past in het geheel van maatregelen gericht op de verbetering /versterking van het OV. Deze doelstelling behoort tot één van de peilers van het nationale verkeers- en vervoersbeleid zoals neergelegd in het NVVP. De aandachtspunten inzake het mogelijke medegebruik van busbanen door vrachtvervoer zijn binnen en buiten de stedelijke gebieden in principe gelijk en kunnen als volgt worden beschreven. Doel van dit mogelijke mede gebruik van busbanen is een optimale benutting van aanwezige infrastructuur door de maatschappelijk belangrijke doelgroep vrachtvervoer. Een gedeeltelijke openstelling van busbanen voor het vrachtverkeer zal niet moeten leiden tot hinder voor het OV. Maatwerk biedt daarbij eerder kansen dan brede generieke maatregelen. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom spelen de aspecten van de handhaafbaarheid van de maatregel en de verkeersveiligheid. Thans worden twee praktijkproeven uitgevoerd waarin het medegebruik van de busbaan door vrachtverkeer wordt onderzocht (binnenstad Groningen en N408/409, buitenweg bij Utrecht-Nieuwegein). Beide studies zullen begin volgend jaar worden afgerond.

63

Wat zijn de grootste bezwaren tegen een gedeeltelijke openstelling van busbanen voor vrachtverkeer buiten de stedelijke gebieden? (blz. 41 en 42)

63

Zie het antwoord op vraag 62.

64

Hoe kijkt het kabinet in het licht van de Europese bevordering van duurzame infrastructuur/ goederenvervoer aan tegen de verbinding Twentekanaal-Mittellandkanaal? En wat is de stand van zaken betreffende dit project op dit moment? (blz. 46)

64

In 1994 is de technische en economische haalbaarheid van het Twente-Mittellandkanaal (TMK) onderzocht. Vanwege de lage baten-kostenverhouding en de geringe te verwachten modal shift was aan zowel Nederlandse, maar vooral Duitse zijde in verband met andere prioriteiten geen bereidheid om dit project ten koste van andere vaarwegprojecten uit te voeren. Op grond hiervan is in de Transportraad van juni 1995 besloten het TMK van de lijst van Trans Europese Netwerken te schrappen en dit eventueel over vijf jaar te herzien.

In september 2001 heeft de Commissie een herziening van de TEN richtsnoeren voorgesteld, waarbij het Twente-Mittellandkanaal in het net van waterwegen wordt opgenomen. In het reguliere overleg met Duitsland zal worden nagegaan hoe Duitsland hier tegen aan kijkt.

65

Op dit moment wordt de luchtvaartsector buiten beschouwing gelaten als het gaat om CO₂ uitstoot. Is het de inzet van de Nederlandse regering om op den duur de luchtvaartsector wel bij de berekening van CO₂ uitstoot te betrekken en dit ook op internationaal niveau af te spreken? (blz. 47)

65

Om precies te zijn valt de luchtvaart, die binnen een land plaatsvindt, wel onder de afspraken die in Kyoto gemaakt zijn. Het internationale luchtvaartverkeer valt onder artikel 2 lid 2 van het Kyoto-protocol. Daar is afgesproken dat de reductie van deze emissies door ICAO behandeld zullen worden. Recentelijk heeft binnen ICAO hier een uitgebreid onderzoek naar plaats gevonden. Afgesproken is dat de reductie deels via technologische en deels via marktconforme maatregelen zal plaatsvinden, waarbij emissie handel naast heffingen een van de geprefereerde opties is. De wijze waarop dit gestalte moet krijgen wordt op dit moment binnen ICAO nader uitgewerkt. Opgemerkt moet wel worden dat hier nog een lange weg te gaan is, omdat alle landen bepaald nog niet op een lijn zitten.

66

Waarin kan het huidige veiligheidsniveau op het gebied van het spoor naast de maatregelen betreffende de overwegen concreet worden vergroot? (blz. 56)

66

Het antwoord op deze vraag is te vinden in de Kadernota Railveiligheid, het beleidskader voor het realiseren van de railveiligheid in Nederland. Hierin is te vinden dat bij het spoorwegveiligheidsbeleid er 3 uitgangspunten centraal staan. Dit zijn:

- handhaven van het huidige veiligheidsniveau («stand still») dit geldt voor de risicodragers: reizigers, passanten, personeel in de trein (machinisten en conducteurs)
- reductie van het aantal letselongevallen dit geldt voor de risicodragers baanwerkers, rangeerders, de overweggebruikers en de reizigers voor wat betreft de gewonden bij het in- en uitstappen
- «as low as reasonably achievable» (ALARA) dit geldt voor de vermindering van de hinder door suïcide op het spoor, voor de risicodragers hulpverleners en onderhoudspersoneel (materieelverzoorgers en omwonenden).

Voor het terugdringen van het aantal letselongevallen zijn er speerpunten geformuleerd. Deze speerpunten hebben met name betrekking op die situaties die leiden tot dodelijke slachtoffers in die aantallen dat extra aandacht nodig is. Deze speerpunten worden uitgewerkt door de taakorganisaties.

Handhaving van het veiligheidsniveau op het spoorwegnet is ook het onderwerp van de Quick Scan die dit jaar aan de Tweede Kamer is toegezonden en besproken tijdens een Algemeen Overleg op 31 mei 2001. Deze Quick Scan leidt ook tot aanbevelingen voor onderzoek en het treffen van maatregelen. Ook hier wordt door de taakorganisaties invulling gegeven aan de uitwerking.

67

Wat zijn de oorzaken van de geconstateerde verharding in het openbaar vervoer, gelet op het aantal strafbare incidenten en hoe zullen deze oorzaken bestreden worden? Hoe groot zijn de aangekondigde extra financiële middelen die voor deze problematiek precies? Kan worden aangegeven hoe dit verdeeld gaat worden? (blz. 58)

67

Over de oorzaken van de geconstateerde verharding verschillen de meningen. Duidelijk is wel dat we te maken hebben met een maatschappelijk probleem wat zich niet alleen in het openbaar vervoer manifesteert. Veel genoemde verklaringen zijn de maatschappelijke normvervaging en de individualisering. Misschien is er voor een deel ook wel sprake van een lagere tolerantiegrens (ofwel toenemende gevoeligheid ter zake) door alarmerende berichtgeving in de massamedia.

Ter verbetering van de sociale veiligheid in en rond het OV worden onder andere de volgende maatregelen getroffen: inzet van toezichthoudend personeel (preventief en repressief), gebruik van technische hulpmiddelen (onder andere camera's, meldsystemen, tourniquets en de chipkaart OV), training en opleiding personeel, voorlichting en communicatie, samenwerking tussen vervoerbedrijven onderling en met politie en justitie. Ook op rijksniveau wordt samengewerkt in het kader van het integrale veiligheidsbeleid onder regie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Over de hoeveelheid extra middelen die er de komende jaren voor verbetering van de sociale veiligheid in het OV is uitgetrokken en de wijze waarop die worden verdeeld, bent u reeds uitgebreid schriftelijk geïnformeerd bij de behandeling van de Voorjaarsnota begin augustus jl. (zie het antwoord op vraag 6 met betrekking tot hoofdstuk 12). Kort gezegd komt het erop neer dat de geormerkte Rijksbijdrage van circa 12 mln. EURO structureel aan de decentrale OV-autoriteiten, tijdelijk wordt verhoogd met circa 54 mln. EURO (incidenteel) verdeeld over 5 jaar. De leden van de TK hebben o.b.v. een amendement van de PvdA tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota nog eens 9 mln. EURO incidenteel extra beschikbaar gesteld voor 2001.

De verdeling van de extra middelen is gerelateerd aan de generieke verdeelmaatstaven van de totale exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer (met name de suppletiefactor), aangezien de spreiding van de agressie niet significant afwijkt van het gebruik.

68

Vormt het vinden van geschikt personeel in het openbaar vervoer een probleem? In hoeverre heeft dit te maken met de objectieve en subjectieve onveiligheid en wat kan hieraan gedaan worden? (blz. 58)

68

Antwoord: Het vinden van geschikt personeel is voor veel OV-bedrijven inderdaad een probleem. De belangrijkste reden daarvoor is de algehele krapte op de arbeidsmarkt, maar de toenemende druk op de sociale veiligheid stelt ook hogere eisen aan het personeel. Niet te min lijken grote bedrijven als NS en het GVB er toch redelijk in te slagen om geschikt personeel te vinden, vooral voor lager gekwalificeerde, maar wel reguliere banen, zoals de treinsurveillant. Naast het beter matchen van de vraag naar en het aanbod van werknemers zijn mogelijke oplossingen in beginsel dezelfde als die voor verbetering van de sociale veiligheid in het algemeen. Als bedrijven er in slagen om een prettige en veilige werkomgeving te creëren, dan zijn er wat dat betreft geen belemmeringen meer.

69

Met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid worden een aantal voertuigtechnologie-onderzoeken uitgevoerd. Kunt u van deze onderzoeken aangeven wanneer deze afgerond zullen worden? (blz. 60)

69

Het merendeel van deze onderzoeken vindt plaats in Europees verband, de doorlooptijd van dit soort projecten is langer dan bij nationaal onderzoek. Het merendeel van de projecten is gereed eind 2003/begin 2004.

70

Kunt u aangeven waarom de subsidies tussen de particuliere veiligheidsorganisaties op deze wijze verdeeld is? Heeft u op enige wijze inzicht in de effectiviteit van deze vier veiligheidsorganisaties? (blz. 61)

70

Het gaat hierbij om 3VO, de Fietsersbond, de Stichting Verkeersbrigadiers en de Stichting Slachtofferhulp Nederland. 3VO ontvangt na de fusie in het jaar 2000 de optelsom van de eerdere subsidies aan Veilig Verkeer Nederland, de Voetgangersvereniging en Kinderen Voorrang! De omvang van de subsidie is historisch bepaald en bestemd voor het uitvoeren van de kerntaken van 3VO.

De Fietsersbond ontvangt een subsidie voor deelname aan de Regionale Organen Verkeersveiligheid (ROV's). De omvang van de subsidie is afgestemd op de personele inzet van de Fietsersbond in de ROV's. De Stichting Verkeersbrigadiers ontvangt een subsidie voor het materieel faciliteren van de ongeveer 55.000 vrijwilligers, die schoolgaande kinderen assisteren bij het oversteken. De Stichting Slachtofferhulp Nederland ontvangt mede op aandringen van de Tweede Kamer een specifieke subsidie voor de hulp aan slachtoffers van het verkeer. Ook VWS en Justitie leveren een zelfde bedrag aan subsidie. Dit in aanvulling op een veel grotere subsidie van Justitie voor de hulp aan slachtoffers van criminaliteit. Over de effectiviteit van deze subsidies het volgende. Uiteraard leggen genoemde organisaties jaarlijks rekening en verantwoording af, voorzien van een accountantsverklaring over de doel- en rechtmatige besteding van deze subsidies. De subsidiërelatie met 3VO zal op korte termijn nieuwe inhoud krijgen door een subsidiëregeling 3VO 2002 – 2005. In deze regeling is in het jaar 2005 voorzien in een door mijn ministerie te houden onderzoek naar de effectiviteit van de subsidie. Afhankelijk van de uitkomst van dit onderzoek zal de subsidie na het jaar 2005 worden voortgezet. De nieuwe subsidiëregeling zal overigens worden gebaseerd op basis van het bekostigen van de geleverde prestatie aan de hand van zogenaamde prestatie-indicatoren. Over de effectiviteit van de subsidie voor de Stichting Slachtofferhulp Nederland het volgende. In 1999 is onderzoek gedaan naar de effectiviteit van deze hulp. Geconstateerd is dat het achterwege laten van deze hulp een enorm bedrag (geschat wordt minimaal f 30 miljoen) aan kosten in verband met langer ziekteverzuim en bedrijfssluitingen met zich zou brengen.

71

Hoe vaak is het afgelopen jaar de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) opgelegd? Is de effectiviteit van deze cursus al verbeterd? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wordt er wel aan een verbetering gewerkt? (blz. 61)

71

Jaarlijks wordt circa 8000 maal een educatieve maatregel alcohol opgelegd. Voor wat de effectiviteit van de maatregel betreft wordt thans een verbeterplan door het CBR ontwikkeld, dat zowel inhoudelijke verbeteringen als een kwaliteitsborgingssysteem zal omvatten. Inhoudelijk gezien zal de nadruk meer op gedragsverandering en op monitoring worden gelegd. Het verbeterplan zal in het voorjaar van 2002 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

72

Welke activiteiten heeft Team Alert tot nu toe ontplooid? Hebben deze activiteiten al zichtbaar tot resultaten geleid? Zo ja, welke? Zo nee, wanneer zijn er resultaten te verwachten? (blz. 61)

72

TeamAlert, het verkeersveiligheidsteam voor en door jongeren van 16 tot 22 jaar, heeft in de periode van september 2000 tot september 2001 drie grote activiteiten ontplooid:

- In het najaar van 2000 liet TeamAlert in heel Nederland 250 signaalpalen plaatsen op plekken waar in het afgelopen jaar jongeren in het verkeer waren omgekomen. Elke paal vermeldde de leeftijd van de verongelukte jongere en de datum van het ongeluk. Deze confronterende actie leverde veel aandacht, discussie en publiciteit op.
- In maart 2001 organiseerde TeamAlert een jongeren-expertmeeting. Tijdens deze bijeenkomst gingen 150 jongeren uit heel Nederland met elkaar en met inhoudelijk deskundigen in discussie over diverse verkeersveiligheidsproblemen. Dit leverde een beeld op over de wijze waarop jongeren over verkeersveiligheid denken, wat voor hen de grootste problemen zijn en welke mogelijke oplossingen zij voor deze problemen zien. De resultaten van deze expertmeeting heeft TeamAlert aangeboden aan minister Netelenbos die ze - waar mogelijk - zal meenemen in haar beleid.

In juni 2001 volgde een concert voor jongeren die zelf een leeftijdgenoot hebben verloren in het verkeer. Honderden jonge nabestaanden en andere belangstellenden zagen en hoorden diverse bands nummers spelen die met verkeersveiligheid te maken hadden. Ook vertelden enkele bekende Nederlanders een persoonlijk verhaal over vrienden of familieleden die bij een verkeersongeval waren omgekomen. Dit alles maakte het tot een bijzondere bijeenkomst, waarbij veel aanwezigen zichtbaar geëmotioneerd waren. Terwijl het concert in volle gang was, kruisten ruim honderd begrafenisauto's elkaar bij het knooppunt Hoevelaken. Deze auto's waren vanuit vier hoekpunten van het land naar Hoevelaken gereden en vormden zo een enorm kruis, als symbolisch stopteken tegen de 250 verkeersdoden onder jongeren per jaar. In de media werd ruimschoots aandacht besteed aan deze opmerkelijke actie. Behalve deze drie grote acties heeft TeamAlert nog andere activiteiten ontwikkeld (onder andere meegespeeld in een aantal opvallende tv-spotjes en een eigen interactieve website gemaakt). Afgelopen zomer heeft TeamAlert haar activiteiten met behulp van jongerenpanels en enquêtes geëvalueerd. Bijna een kwart van alle ondervraagde jongeren had direct of indirect iets gehoord of gezien van TeamAlert of van één of meer van haar activiteiten. De tv-spotjes en de signaalpalen bleken de meeste aandacht te hebben getrokken. De jongeren zijn van mening dat TeamAlert een positieve bijdrage levert aan de bevordering van de verkeersveiligheid en dat een jongerenteam meer kans heeft hun gedrag te beïnvloeden dan volwassenen. Door TeamAlert zijn jongeren meer betrokken geraakt bij en meer gaan meedenken over verkeersveiligheid. Hiermee is het uiteindelijke doel van het jongerenteam dichterbij gekomen. Met TeamAlert heeft de verkeersveiligheid van jongeren een gezicht en een stem gekregen. TeamAlert heeft het afgelopen jaar veel losgemaakt. Een aantal organisaties en instellingen (waaronder middelbare scholen en musea) heeft al aangegeven dat ze graag met het jongerenteam willen samenwerken. In het rapport van de commissie Wallage over de toekomst van de overheidscommunicatie wordt TeamAlert genoemd als praktijkvoorbeeld van interactieve beleidsvorming. Inmiddels heeft de minister aangekondigd dat TeamAlert in ieder geval doorgaat tot 1 mei 2002 als initiator, klankbord, denktank en spreekbuis van en voor jongeren op het gebied van verkeersveiligheid. Aan het eind van deze tweede periode komt TeamAlert onder meer met een advies over de wijze waarop deze vorm van jongerenparticipatie succesvol kan worden voortgezet. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het versterken van de ontwikkelde decentrale aanpak.

73

Is het met de beschikbare gelden mogelijk om het gehele startprogramma duurzaam veilig in 2002 af te ronden? Zo nee, welke onderdelen kunnen niet op tijd worden afgerond en wat zijn de kosten van die onderdelen? (blz. 63)

73

Het oorspronkelijke budget volstaat om het Startprogramma Duurzaam Veilig geheel af te ronden. Gebleken is echter dat de plannen van de regionale en lokale wegbeheerders tot uitbreiding van 30 km- en 60 km-gebieden veel verder gaan dan de hoeveelheden die in het Startprogramma zijn afgesproken. Daarom is besloten via de Interimregeling Duurzaam Veilig extra middelen beschikbaar te stellen voor de voortzetting van het beleid uit het Startprogramma en de start van de Tweede Fase: € 60 miljoen voor de periode 2001-2003.

74

Kan aangegeven worden waar de halvering van de uitgaven tussen 2001 en 2002 vandaan komt voor artikel 05.01.03 Sociale veiligheid OV? Kan tevens aangegeven worden of met de extra structurele middelen voor de komende jaren het volledige programma voor toezichthouders op de trams en in de metro uitgevoerd kan worden? Welke aanvragen voor incidentele bijdragen aan cameratoezicht staan nog open? Welke bedragen gaan er naar cameratoezicht op NS-stations? Zijn alle risicostations voorzien van moderne camera's? (blz. 66)

74

Het verschil in het budget voor 2001 en 2002 is een gevolg van het amendement TK, 2000-2001, 27753, nr. 5, aangenomen tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota op 3 juli 2001 met als strekking 20 mln. NLG extra voor het jaar 2001 ten behoeve van extra toezicht in metro en tram.

Volgens de informatie die V&W over het programma voor toezichthouders op tram en metro heeft ontvangen van de betrokken OV-bedrijven is er structureel niet voldoende budget om hun ambities ter zake volledig waar te maken. In dit verband wordt ook gepleit voor de gedeeltelijk overdracht van het budget voor de ID-banen van SZW naar de voor de Sociale Veiligheid OV geormerkte bijdragen van V&W.

Er staan bij het ministerie geen aanvragen open voor incidentele bijdragen voor cameratoezicht.

Jaarlijks gaat f 6 mln via het MIT naar cameratoezicht op de transferruimtes in de treinstations. Dit is goed voor de exploitatie van circa 1200 camera's en deze zijn uiteraard geplaatst op die plekken en stations waar dat het hardst nodig is.

75

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Van der Steenhoven over de openstelling van vluchtstroken voor openbaar vervoer (27400 XII, nr. 68)? (blz. 70 t/m 84)

75

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

76

Is de regering, gezien de voortdurende fileproblematiek op de A27 Utrecht-Breda v.v., alsnog bereid om uitvoering te geven aan de motie Rosenmöller over de aanleg van een spoorlijn tussen Utrecht en Breda? (blz. 70 t/m 84)

76

Uit een integrale verkenningstudie die verricht is naar de verkeer- en vervoerproblematiek rond de A27, is gebleken dat aanleg van een nieuwe spoorverbinding tussen Breda en Utrecht niet of weinig bijdraagt aan oplossing van deze problematiek. In het huidige meerjarenprogramma is een aanzienlijke verbetering van de verbindingen tussen Breda en de Randstad voorzien als gevolg van binnenlandse shuttles over HSL-spoor. In het kader van Rondje Randstad en van een mogelijk nieuw infrastructuurprogramma voor uitbreiding van het spoorwegnet worden weliswaar geen opties meegenomen voor een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht en Breda, maar worden wel opties onderzocht die deze verbinding opnieuw aanzienlijk verbeteren.

77

In de begroting wordt een overzicht gegeven van het aandeel van de hoofdwegen dat conform de normen wordt onderhouden. Het percentage staat tot 2010 op 100%. Kan de regering aangeven welke normen hierbij wordt gehanteerd? (blz. 71)

77

De hoofdwegen (en bijkomende arealen zoals bermen, verzorgingsplaatsen) worden onderhouden op basis van een hiërarchisch stelsel van normen en richtlijnen. Op het hoogste abstractieniveau komen deze voort uit eisen ten aanzien van veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, comfort voor de weggebruiker en aanzien van de weg. Op een lager abstractieniveau zijn deze vertaald in een grote hoeveelheid praktische richtlijnen voor bijvoorbeeld de maximale spoordiepte, de stroefheid van de weg, het ecologisch beheer van bermen, het gebruik van barrières bij contraflow, de verwijdering van graffiti, etc, etc. Deze richtlijnen worden in de praktijk altijd toegepast.

78

In de begroting wordt een overzicht gegeven van het aandeel van de spoorwegen dat conform de normen is onderhouden. Het percentage is tot 2010 100%. Hoe valt dit te rijmen met het grote aantal storingen en de sterke stijging van de storingen op het spoorwegnet? (blz. 71)

78

Met Railinfrabeheer zijn afspraken gemaakt over de prestaties die zij moeten leveren wat betreft maximale snelheden, maximale aslasten, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Afgesproken is dat in de periode tot en met 2005 het aantal verstoringen van de infrastructuur afneemt met 35 – 40% ten opzichte van 2000, bij een toename van het spoorvervoer. Dit leidt ook tot bijstelling van het onderhoudsprogramma.

79

Waarom wordt het onderwerp mobiliteitsmanagement beperkt tot zaken die de decentrale overheden zouden kunnen doen, en ook dat nog in beperkte mate, en blijven de bedrijven buiten beeld? (blz. 72)

79

Mobiliteitsmanagement is bij uitstek beleid dat vormgegeven en uitgevoerd wordt door decentrale overheden én bedrijven. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten stellen een mix van beleidsmaatregelen samen, gericht op de specifieke regionale of lokale situatie. Hierbij wordt de link gelegd met ruimtelijke ordening, infrastructuur-, openbaar vervoer- en prijsbeleid. In welke mate de decentrale overheden mobiliteitsmanagement een plaats geven in het verkeer- en vervoerbeleid bepalen zij zelf. Het doel is om mensen te stimuleren om verantwoorde (en tegelijkertijd zelf gewenste) keuzes te maken uit een palet van vervoermogelijkheden en daarmee het aandeel van duurzame vervoerwijzen in de totale mobiliteit te vergroten. Bij het maken van keuzes ten aanzien van woon-werk- en zakelijk verkeer spelen de bedrijven als werkgever een belangrijke rol. Daarnaast zijn bedrijven als marktpartijen vanzelfsprekend van belang waar het gaat om het aanbieden van meer en betere keuzemogelijkheden aan de reiziger.

80

Waarom wordt, als het om mobiliteitsmanagement gaat, niet gerefereerd aan het BOR, terwijl dat wel gebeurt als het gaat om capaciteitsvergroting van regionale en lokale infrastructuur? (blz. 72)

80

In het BOR speelt mobiliteitsmanagement een relatief bescheiden rol. Er wordt wel aandacht voor dit beleid gevraagd, met nadruk op vervoermanagement. De afspraak met de BOR-partners is een streven om 40% van de bedrijven een vervoerplan te laten opstellen en uitvoeren.

81

Kan aangegeven worden wat de capaciteitsvergroting van de spoorwegen was per jaar voor de periode van 1998 t/m 2002? Houdt de index in dat 2002 het referentiejaar wordt voor spoorwegcapaciteit? Kan deze index ook gekoppeld worden aan het aandeel van de spoorcapaciteit in de punctualiteit? Kan via een prestatie-indicator aangegeven worden wat de bijdrage is van de spoorinfrastructuur aan de vertragingen op het spoor en welke investeringen worden uitgevoerd om dit aandeel te verminderen? (blz. 73)

81

In de tabel 06.02 is de ontwikkeling opgenomen van het aantal reizen in de spits naar 12 steden en Schiphol voor de periode 2000 t/m 2005. Helaas is de tabel in het drukproces naar rechts geschoven. De 100% moet onder de 2000 staan in plaats van 2002. De tabel komt daarmee dus overeen met de tabel zoals opgenomen in artikel 07.02. Het infrastructuurprogramma is zodanig dat deze capaciteitsgroei wordt gefaciliteerd. De groei van het aantal reizen wordt mogelijk gemaakt door het rijden van langere en het rijden met meer treinen. De infrastructuur die er nu is en die er bij komt in de komende jaren kan deze groei faciliteren tot 23%. De capaciteitsvergroting in de periode 1998 t/m 2002 is gerapporteerd in de nota Evaluatie Prorail van Railned van augustus 2001. Daarbij is op pagina 24 de ontwikkeling van het aantal reizen gegeven voor de periode 1991 t/m 1998. Het rijden met langere treinen en treinen met meer reizigers per trein (dubbeldekkers) vraagt om specifieke infrastructuurvoorzieningen. Het gaat hierbij om investeringen als perronverleningen, uitbreiding van de opstelreinen en investeringen in energievoorziening. In het overgangscontract II is aangegeven dat voor deze investeringen de komende jaren f 450 mln beschikbaar is, waarvan f 400 mln via het Fonds eenmalige bijdrage NS. Met deze investeringen wordt de helft van de groei gefaciliteerd (13 van de 23%). Het andere deel van de groei van het aantal reizen (10% van de 23%) komt tot stand door het mogelijk te maken om met meer treinen te gaan rijden op het bestaande netwerk. Van belang daarbij is niet alleen de investeringen die nu nog voorzien zijn in het MIT maar ook de capaciteit die nog vrij beschikbaar is op de bestaande infrastructuur. In de evaluatie van de Prorail-investeringen, zoals de Tweede Kamer onlangs heeft ontvangen, staat dan ook te lezen dat met de Prorail-projecten een goede basis is gelegd voor de verbeteringen in het treinproduct die nu reeds gerealiseerd zijn, maar ook voor toekomstige verbeteringen die met deze opgeleverde infrastructuurcapaciteit gerealiseerd kunnen worden. Uit deze evaluatie blijkt tevens dat de Prorail-projecten zowel een bijdrage hebben geleverd aan de verbetering van de kwaliteit van het treinproduct (punctualiteit) als aan capaciteit (meer treinen). In het rapport over de evaluatie Prorail vindt u meer informatie over op welke wijze en in welke mate dit is gebeurd. Ook voor de meest recente investeringen als voor de reeds geplande investeringen in MIT-projecten geldt dat ze zowel bijdragen aan de uitbreiding van de capaciteit als bijdragen aan het meer punctueel voeren van de treindienst. Belangrijke investeringen in de periode 1998 t/m 2002 die de capaciteit van het spoorwegnet vergroten zijn:

- Amersfoort-Amersfoort aansluiting (4-sporig en aansluiting)
- Rotterdam Zuid-Dordrecht (excl Barendrecht)
- Den Bosch-Vught aansluiting
- Boxtel –Liempde (4-sporig en vrije kruising)
- Groningen-Leeuwarden (deels 2-sporig)
- Den Haag CS naar emplacement Binckhorst
- Gouda, 5e spoor (en brug)
- Weesp: wissels
- Riekerpolder-Hoofddorp van 2 naar 4 sporen (incl. 6-sporig Schiphol, Hoofddorp 4 sporen)
- Baarn 3e spoor

De uitbreidingen van de infrastructuurcapaciteit kunnen worden benut voor het rijden van meer treinen, voor het invoeren van meer produktdifferentiatie, voor het verhogen van de gemiddelde snelheid van de treinen en om de gevoeligheid voor verstoringen te verkleinen. De te maken keuzen zijn aanschouwelijk gemaakt in de benuttingsbalans (Evaluatie Prorail, afbeelding 1.2, pagina 12). In Nederland is ervoor gekozen dat de vervoerder de keuzen maakt doordat zij hun dienstregeling geheel zelf ontwikkelen. Het afgelopen jaar heeft daarom intensief overleg plaatsgevonden met NSR over de dienstregeling die zij willen rijden en de beschikbare infrastructuur (Toergoed 2005, en afgesproken investeringen in Overgangscontract II). Een directe koppeling is er in verband met de vrijheid die vervoerder hebben wat betreft hun dienstregeling niet direct te

maken. Naast de aanleginvesteringen leveren ook de wijze waarop het beheer van de bestaande infrastructuur plaatsvindt een bijdrage aan het punctueler kunnen uitvoeren van de dienstregeling. Het gaat daarbij vooral om het verminderen van het aantal storingen op de bestaande infrastructuur. De doelstellingen daarvoor zijn aangegeven bij het artikel over het beheer en de instandhouding van de railinfrastructuur.

82

Door een betere benutting van het spoorwegnet kan de capaciteit in de komende jaren vergroot worden. Zijn de deze gegevens gebaseerd op de ontwikkeling van bijvoorbeeld het nog niet ontwikkelde BB21 en 25 KV? (blz. 73)

82

Zoals gemeld in mijn brief aan de kamer van 18 april 2001 met het kenmerk DGP/VI/U.01.00322 wordt betere benutting bereikt door de inzet van maatregelen in samenhang. Gedacht moet worden aan verbeterde operationele en logistieke processen en procedures en aan efficiënte dienstregelingen. Het behelst ook de inzet van meer en modern materieel en inzet van nieuwe en of verbeterde technische systemen. Dit alles wordt gecombineerd met een groot aantal 'kleine' en snel te realiseren infrastructurele aanpassingen van het spoorwegnet (van perronverlenging tot passeersporen). Op basis van de huidige opzet van de dienstregeling en kleinschalige aanpassingen van de huidige infrastructuur, zou toepassing van nieuwe systemen capaciteitsuitbreidingen van 10 tot 25% mogelijk maken. Een nieuw tractie energie voorzieningssysteem van 25kV is daarvoor niet direct noodzakelijk. De nieuwe Europese systemen worden nu getest om op korte termijn in de praktijk te worden toegepast, te beginnen op de Betuweroute en de HSL-Zuid. Maar betere benutting van het spoor is niet alleen afhankelijk van techniek. Betere Benutting behelst veel meer dan techniek: gecoördineerde verbetering van spoornet, van materieel en van spoorse processen zullen meer capaciteit en grotere betrouwbaarheid leveren. En ook de bestaande systemen bieden mogelijkheden om veel te bereiken. Mogelijkheden daarvoor zijn of worden verwerkt in de uit te voeren plannen voor de komende jaren.

83

Kan worden toegelicht waarom op één en dezelfde pagina twee verschillende streefmomenten worden genoemd voor indiening van een wetsvoorstel kilometerheffing bij de Raad van State (uiterlijk begin 2002 en eind 2001)? (blz. 76)

83

Het streven is erop gericht het wetsvoorstel kilometerheffing rond de jaarwisseling bij de Raad van State in te dienen.

84

Kan worden aangegeven wat de uitkomst is van het overleg met de ministeries van Financiën en SZW over de afschaffing van de BPM en de MRB voor vanpools en autodate-voertuigen en opname van vervoermanagement in CAO's? Kan daarbij het overleg dat de staatssecretaris van Financiën heeft aangekondigd met vertegenwoordigers van organisaties actief op het terrein van gedeeld autogebruik worden betrokken? (blz. 78)

84

Zoals de staatssecretaris van Financiën in zijn notitie inzake enige fiscale aspecten mobiliteit (Kamerstuknummer II 2001-2002, 27829, nr. 1) heeft aangegeven, is de deelauto in veel gevallen, zeker bij beperkt gebruik, al goedkoper dan de eigen auto. Het product deelauto zou zichzelf dus moeten verkopen. Daarnaast blijkt een effectieve stimulering via de fiscaliteit moeilijk juridisch inpasbaar te zijn, complex en uitvoeringstechnisch lastig, bezwaren die eveneens zijn verbonden aan het eventueel fiscaal stimuleren van vanpools. Alles afwegende lijkt het dat aan stimulering van de deelauto, welke gezien de lagere kosten strikt genomen niet nodig is, vooralsnog te veel haken en ogen kleven om deze effectief te laten zijn. Het door de staatssecretaris van Financiën toegezegde overleg met vertegenwoordigers van organisaties actief op het terrein van gedeeld autogebruik zal binnenkort worden gevoerd. Over het opnemen van vervoermanagement in CAO's is verkennend overleg gevoerd met de Stichting van de Arbeid. Binnenkort zal het overleg met het ministerie van SZW worden gestart.

85

Waarom wordt het BOR steeds apart naast het MIT genoemd, terwijl de relevante onderdelen van het BOR in het MIT zijn opgenomen? (blz. 79)

85

Het BOR maakt onderdeel uit van het MIT maar om duidelijkheid te betrachten wordt het BOR apart genoemd. Daarmee wordt benadrukt dat BOR een eigen voorgeschiedenis heeft en extra aandacht verdient. Ook om te voorkomen dat betrokkenen bij de term MIT slechts denken aan de afspraken die in 1998 zijn gemaakt met de regio's.

86

Kan nader worden toegelicht wat de inhoud is van het onderzoek Oriëntatie regionale OV-netwerken? (blz. 81)

86

Het onderzoek "Oriëntatie Regionale OV-netwerken" is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een inventarisatie ten aanzien van regionale OV-netwerken door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode december 1999 tot februari 2000.

De inventarisatie was gericht op het verkrijgen van inzicht in de positie die de nationale spoorinfrastructuur kan innemen bij het regionaal en stadsgewestelijk OV.

Deze inzichten zullen worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het spoorvervoer, zoals aangegeven in deel C van het NVVP (Kabinetsstandpunt).

87

Welke streefwaarden worden gehanteerd om de effectiviteit van expresbanen en tolheffing te meten? (blz. 83)

87

Expresbanen en tolwegen zijn vormen van betaald rijden en worden in dat kader gezien op hun effect op de doorstroming.

88

Waarom zijn, na zoveel jaar lippendienst aan mobiliteitsmanagement, nog geen prestatie indicatoren en streefwaarden voor dit onderwerp bepaald? (blz. 83)

88

Als gevolg van de decentralisatie hebben provincies, kaderwetgebieden en gemeenten primair de verantwoordelijkheid voor de vormgeving van mobiliteitsmanagement. Dit betekent dat zij zelf een mix van beleidsmaatregelen samenstellen, die het meest effectief is in hun regio of gemeente. Hoe deze mix eruit ziet, zal in 2003 blijken uit de provinciale, regionale en gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen. Hierbij past, dat het rijk tezamen met de decentrale overheden de prestatie-indicatoren en streefwaarden bepalen. V&W monitort met het oog op het behalen van de NVVP-doelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De afspraken die V&W over monitoring en evaluatie met de decentrale overheden maakt zijn de basis voor de gezamenlijke bepaling van de prestatie-indicatoren voor mobiliteitsmanagement voor toekomstige begrotingen. Het NVVP vraagt een ander soort monitoring dan het SVV II en het kost tijd om deze monitor te ontwikkelen. Overigens verwacht ik dat

1. het aandeel fietsen en lopen in korte ritten (streven: hoger) en
2. het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in woon-werk- en zakelijke verplaatsingen (streven: hoger)bruikbare en hanteerbare indicatoren voor mobiliteitsmanagement zullen gaan vormen.

89

Kan reeds verslag worden gedaan van het toegezegde overleg tussen Rijk, IPO en VNG inzake de verenproblematiek (verantwoordelijkheidsverdeling, besteding gedecentraliseerde middelen, etc.)? (blz. 85)

89

Nee. Dit overleg heeft nog niet plaatsgevonden. Wel heeft inmiddels de Inspectie Verkeer en Waterstaat een Quick scan over de veiligheid van de veren opgeleverd; zie mijn brief van 1 oktober 2001 terzake.

90

Waarom kunnen perrons met het oog op de (sociale) veiligheid pas worden afgesloten als de chipkaart OV is geïntroduceerd? (blz. 91)

90

De realisatie van een beheerste toegang op stations voor trein en metro, met behulp van tourniquets en chipkaart, is een ingrijpende operatie met vele consequenties (onder andere financieel, juridisch, fysiek en logistiek). De partijen die moeten zorgen voor de realisatie zijn nog druk doende om alle mogelijke consequenties te overwegen. Technisch gezien is het mogelijk om nu al tourniquets neer te zetten die geopend kunnen worden met een kartonnen kaartje, een magneetkaart of door personeel. Het wordt echter verstandiger geacht om deze investeringen af te stemmen met de introductie van een gemeenschappelijke chipkaart OV, vooral vanwege het belang van kaartintegratie en het vermijden van overstapproblemen.

91

Kan meer cijfermatig inzicht worden gegeven in het feitelijk gebruik van de Pionierskaart? (blz. 92)

91

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het verloop van het aantal kaarthouders en het daadwerkelijk gebruik van de kaart op basis van de registraties van het Programmabureau Pionierskaart. Het kaartgebruik (= aantal afgeschreven punten/ aantal uitgegeven punten) is opgelopen van 5,7% over het vierde kwartaal in 1999 tot 10% via 11% over het derde kwartaal in 2000 tot 23% over het tweede kwartaal in 2001. De kaarthouders gebruiken hun budget voornamelijk voor de aanschaf van (brom)fietstalling, strippenkaarten en bus/tramabonnementen. Op basis van de beschikbare chipkaart-registraties, is de volgende procentuele verdeling over de aangeboden diensten afgeleid.

Aantal kaarthouders	170	400	614	855	1155
Kaartgebruik (totale bestedingen ten laste van subsidiebudget gebruikers)	f 2.184	f 9.702	f 29.780	f 49.696	f 92.566

aangeboden dienst	aandeel in totaal gebruikte budget
strippenkaarten	24.6%
OV-abonnementen	18.1%
(brom)fietstalling	56.5%
(deel)taxi, regiotaxi, treintaxi	0.8%
Totaal	100.0%

92

Kan worden aangegeven wat de "à fonds perdu vergoeding" inhoudt bij de investeringsimpuls De Boer? Hoe is de betaalbaarstelling veranderd? En hoe is het tijdsad van deze investeringsimpuls? (blz. 93)

92

Onder "à fonds perdu" wordt verstaan dat een betaling ineens plaatsvindt, dit in tegenstelling tot een betaling in gedeelten.

Hoe is de betaalbaarstelling veranderd?

De betaalbaarstelling is veranderd doordat de subsidie in de vorm van een voorschot wordt uitgekeerd, voordat het Rijk een eindafrekening en accountantsverklaring heeft ontvangen. Hierdoor ontstaat meer zekerheid over de kosten in één begrotingsjaar en daarmee meer rust op de begroting.

En hoe is het tijdsad van deze investeringsimpuls?

Het tijdstip tot wanneer projecten wettelijk nog konden worden gestart is per 1 oktober 2001 gepasseerd, maar het tijdsad voorziet niet in een concrete einddatum, uiterlijk Maart 2005. Als de afwikkeling te lang duurt dan kan ik ingevolge artikel 18 van de wettelijke regeling een tijdstip bepalen waarop de regeling vervalt.

93

Welke verandering is aangebracht in het regime van betaalbaarstelling van de De Boergelden? (blz. 93)

93

De verandering die is aangebracht in de betaalbaarstelling is dat de subsidie in de vorm van een voorschot wordt uitgekeerd, voordat het Rijk een eindafrekening en accountantsverklaring heeft ontvangen. Hierdoor ontstaat meer zekerheid over de kosten in één begrotingsjaar en daarmee meer rust op de begroting.

94

Geldt de doelstelling dat 35% van de omzet van het regionaal ov per 1 januari 2003 moet zijn aanbe-steed over de hele linie, dat wil zeggen nationaal, of per regio en, in het laatste geval, welke? (blz. 94)

94

Conform artikel 61, lid 1 sub a. en b. van de Wet Personenvervoer 2000 kan bepaald worden dat concessieverleners voor tenminste 35% (van de omzet van het openbaar vervoer in hun concessiegebieden) slechts concessies verlenen via een aanbesteding, indien op 1 januari 2003 minder dan 35% via aanbesteding heeft plaatsgevonden gerekend naar de totale omzet van het openbaar vervoer in

Nederland (dat wil in dit verband zeggen: het openbaar vervoer met uitzondering van het openbaar vervoer per trein) en indien aanbesteding van concessies niet voldoende gespreid over Nederland plaatsvindt. Het is derhalve een omzet- en een spreidingscriterium, geldend voor de totale omzet van het openbaar vervoer exclusief trein, respectievelijk voor geheel Nederland. Overigens heeft de Kamer mij bij brief van 1 oktober 2001 gevraagd naar de stand van zaken rond de implementatie van WP2000; hierin komt ook de bovenstaande problematiek aan de orde. Volledigheidshalve verwijs ik u naar het antwoord op die brief, dat u zeer recent hebt ontvangen of een dezer dagen nog zult ontvangen.

95

Kan aangegeven worden hoe de regering staat tegenover de vraag van KNV Taxi om de invoering van de boordcomputer financieel te ondersteunen? (blz. 95)

95

Reeds in 1996 in het Kabinetstandpunt en daarna bevestigd bij de behandeling van het wetsvoorstel deregulering taxi in 1999 zijn de aanschaf- en inbouwkosten voor de boordcomputer als fiscale aftrekpost aangekondigd. Deze kosten kunnen bij bestaande taxi's in een keer ten laste van de winst worden gebracht. Ik acht dit een adequate tegemoetkoming aangezien het eigen belang voor de ondernemers in de boordcomputer mede is gelegen in de mogelijkheid om de boordcomputer desgewenst te benutten voor functionaliteiten die de bedrijfsvoering vereenvoudigen. Deze apparatuur leidt tot betere managementgegevens en een vermindering van de administratieve lasten. Daarnaast zal de boordcomputer betrouwbare informatie voor de klant over prijsberekening van de rit opleveren.

96

Kan worden aangegeven wanneer er sprake zal kunnen zijn van een directe afgifte van het aparte taxi-kenteken opdat het voertuig niet eerst voorzien dient te worden van gele kentekenplaten. (blz. 95)

96

Op het moment dat een taxiondernemer met een (nieuw) voertuig naar het keuringsstation van de RDW gaat zal het voertuig moeten zijn voorzien van kentekenplaten. Aangezien er nog geen taxikeuring heeft plaatsgevonden en er nog geen controle heeft plaatsgevonden van de geldigheid van de ondernemersvergunning zal de taxiondernemer niet in het bezit zijn van een brief van de RDW om de blauwe taxikentekenplaten te mogen aanschaffen. In deze gevallen dient het voertuig te zijn voorzien van gele kentekenplaten.

Er bestaat een mogelijkheid om een nieuw voertuig direct te voorzien van een (blauw) taxikenteken. Het betreft dan een afspraak tussen de taxiondernemer en de leverancier/dealer van het (nieuwe) voertuig. Deze afspraak gaat buiten de RDW om. De leverancier laat, voor de aflevering aan de taxiondernemer, het voertuig met de (groene) handelaarkentekens en met de vereiste papieren van de taxiondernemer bij het keuringsstation van de RDW keuren. Na goedkeuring krijgt de leverancier/dealer de brief waarmee de blauwe kentekens kunnen worden aangeschaft. Het voordeel hiervan is dat de taxiondernemer niet eerst gele kentekenplaten behoeft aan te schaffen. Vanzelfsprekend moet de taxiondernemer wel zorgdragen voor aanlevering van de juiste papieren.

97

Kan het exacte doel van het vergunningsbewijs worden aangegeven? (blz. 96)

97

Het vergunningsbewijs is bedoeld om aan te tonen dat het voertuig wordt geëxploiteerd door een erkende (taxi)ondernemer en is niet voertuiggebonden. Het is bij wegcontroles dus een belangrijk document om te kunnen beoordelen of sprake is van legaal taxiaanbod.

98

Wat wordt er gedaan om geluidsbelasting beter in te schatten? En als dubbellaags ZOAB goed scoort, worden daar budgetten eerder beschikbaar voor gemaakt? (blz. 103 t/m 105)

98

De Wet geluidhinder schrijft voor dat geluidwerende maatregelen gedimensioneerd worden op de geluidsbelasting 10 jaar na openstelling van de weg. De grootste onzekerheid hierbij is de te verwachten verkeersintensiteit op dat tijdstip. Om deze nog nauwkeuriger te kunnen voorspellen, ben ik voornemens om in het voetspoor van het uitbrengen van het NVVP de regionale verkeerskundige modellen te actualiseren. Tevens ben ik gestart met de ontwikkeling van modulaire geluidsschermen, waardoor het in de toekomst relatief eenvoudig zal zijn om geluidsschermen op te hogen, indien de geluidsbelasting - om welke reden dan ook - hoger is dan voorspeld. Als dubbellaags ZOAB goed scoort, kan het worden toegepast. Ik acht het nu nog niet zinvol om vooruit te lopen op de budgettaire consequenties daarvan. In diverse gevallen zou het gebruik van dubbellaags ZOAB kunnen leiden tot een besparing op de kosten voor geluidsschermen, zodat er per saldo geen sprake is van extra kosten.

99

Wat wordt bedoeld met het zoeken naar een kwantitatieve invulling van een streefwaarde die toeziet op de verhouding tussen capaciteit en vraag op Schiphol? Hoe wordt de beheerste groei ingevuld na het ingebruiknemen van de 5de baan? Wordt na 2003 de volledige gebruiksruimte in slots uitgegeven of blijft het systeem van een movement-cap, zoals we dat sinds 1998 kennen van kracht? (blz. 115)

99

Op basis van de recent door de Tweede Kamer behandelde Schipholwet worden milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden vastgelegd. De omwonenden worden effectief beschermd tegen de overlast die de luchtvaart met zich meebrengt door een stringente handhaving van deze randvoorwaarden.

Schiphol wordt behandeld als een bedrijf; net als bij andere bedrijfstakken stelt de overheid de randvoorwaarden waarbinnen de luchtvaartsector haar bedrijfsmatige activiteiten kan uitoefenen. Technologische ontwikkelingen en optimalisering van (vlieg)procedures bepalen omvang en tempo van de mogelijke groei van de luchtvaart binnen de gestelde grenzen.

Vanaf 2003 zal de overheid dus niet langer handhaven op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden.

100

Voor hoeveel geld is er afgelopen jaar (2000) in Nederland aan vliegtickets verkocht? Welk deel was intra-EU verkeer en welk deel naar bestemmingen daarbuiten? Wat was de opbrengst geweest als bij dat volume er BTW geheven werd, lage tarief naar buiten EU, hoge tarief, naar binnen EU-bestemmingen? (blz. 123)

100

Verkeer en Waterstaat heeft geen informatie over het aantal verkochte tickets, noch over de verdeling tussen intra-EU verkeer en niet-EU verkeer. Ook de opbrengst van een evt. BTW heffing kan daarom niet door V&W worden ingeschat.

101

Hoeveel liter kerosine is er afgelopen jaar (2000) op Schiphol getankt / verkocht? Welk bedrag was hier mee gemoeid? (blz. 123)

101

In het jaar 2000 is op Schiphol 3,8 mld liter kerosine doorgezet. In Nederland werd in totaal 4,1 mld kerosine geleverd. Het is niet bekend welke bedragen hiermee gemoeid waren.(Bronnen: voor Schiphol NVLS, voor Nederland CBS).

102

Hoeveel liter kerosine wordt er jaarlijks in Nederland verkocht? Voor welk bedrag? (blz. 123)

102

In het jaar 2000 is op Schiphol 3,8 mld liter kerosine doorgezet. In Nederland werd in totaal 4,1 mld kerosine geleverd. het is niet bekend welke bedragen hiermee gemoeid waren.(Bronnen: voor Schiphol NVLS, voor Nederland CBS).

103

Welk budget is gereserveerd voor onderzoek naar het functioneren van de waterkeringen en naar de risico's in de buitendijkse kustplaatsen? (blz. 133)

103

Voor het onderzoek naar het functioneren van de waterkeringen en naar risico's van buitendijkse kustplaatsen is voor 2002 op de begroting van V&W circa 7 mln euro uitgetrokken. Het betreft onder meer onderzoek naar overstromingskansen, de actuele sterkte van kunstwerken, innovatieve methoden voor dijkversterkingen, veiligheid in kustplaatsen en zwakke schakels in de kustverdediging.

104

Welke middelen worden gereserveerd voor de verbreding en versterking van waterkeringen? Waarop is de hoogte hiervan gebaseerd? (blz. 133)

104

In de overzichten op blz. 147 en 148 van het Infrastructuurfonds zijn de vastgestelde versterkingsprogramma's genoemd. De weergegeven kosten betreft de gemaakte en de geraamde nog te maken kosten om de genoemde data gereed te bereiken. Hierin is tevens een reservering opgenomen voor de nog definitief vast te stellen programma's, zoals bijvoorbeeld Ruimte voor de Rivier.

105

Wat is de stand van zaken rond het Zandmaas project? Wat is het gereserveerd bedrag en in welke jaren vallen deze reserveringen (graag per jaar aangeven)? Wat zijn de financiële tekorten die zich voordoen, uitgaande van behoud van natuurdoelstelling in dit project? Wanneer doen deze tekorten zich voor (per jaar) en om welke extra kosten gaat het? (blz. 133 t/m 148)

105

Op dit moment is het Tracebesluit Zandmaas in voorbereiding. De verwachting is nog steeds dat het Tracebesluit aan het eind van dit jaar / begin 2002 kan worden genomen. Er wordt nu onder meer de laatste hand gelegd aan de bijbehorende projectraming. Vooralsnog is in de Ontwerpbegroting 2002 een bedrag gereserveerd van 826 Mfl. voor de Zandmaas. Met deze middelen is het mogelijk om pakket I van het Zandmaasproject uit te voeren. Met dit pakket (zie ook vraag 4 mbt begroting Infracfonds, Kamerstuknummer 28000 A) wordt vrijwel de volledige hoogwaterdoelstelling alsmede de zgn. "beperkte" natuurdoelstelling gerealiseerd. Voor de integrale natuurdoelstelling is het noodzakelijk om ook pakket II uit te voeren. Hiervoor is een bedrag van ca f 500 miljoen nodig, waarover thans nog niet beschikt wordt. Door mijn collega van LNV is hiervoor een ICES-claim ingediend, waarover het volgende kabinet een beslissing zal nemen. Op dit moment wordt nog niet over een nauwkeurige opgave van de kostenverdeling over de jaren beschikt. Om die reden is het ook niet mogelijk om nu de tekorten per jaar aan te geven.

106

Welk deel van de "geen-spijt" maatregelen wordt gefinancierd vanuit Europa? (blz. 134)

106

Bij de afsluiting van de commiteringsfase van het IRMA-programma (eind 1999) is voor 66 mln euro EU-financiering voor "geen-spijt" maatregelen toegezegd. Dit bedrag is de maximaal haalbare steun en kan lager uitvallen indien maatregelen niet tijdig kunnen worden afgerond (vóór 1 juli 2002), goedkoper uitvallen dan geraamd, of te sterk afwijken van het goedgekeurde plan.

107

Waarop is de norm 1:250 voor het jaar 2015 voor de overschrijdingskans van hoogwaterstanden van de Maas gebaseerd? Welke kosten brengt de realisatie van die norm met zich mee? (blz. 134 en 135)

107

De hoogwaterbeschermingsnorm van 1:250 is gebaseerd op het advies van de Commissie Watersnood Maas, zoals dat op 12 december 1994 is uitgebracht. De commissie adviseerde om uit te gaan van een hoogwaterbescherming van 1:250 op grond van de overwegingen dat ondanks uitvoering van de geadviseerde maatregelen het Maasdal toch nog met enige regelmaat zou overstromen. De levensbedreigende risico's zijn echter beperkt. Anders dan in laag-Nederland, zijn in Limburg hoge gronden snel te bereiken. Ook zijn de waterdiepten in het overstroomde gebied relatief klein. Daarmee leek het de commissie redelijk om in het Maasdal een lager beschermingsniveau aan te houden dan in de rest van het land. Hierbij moet ook bedacht worden dat er geen landelijk uniform beschermingsniveau is. Het beschermingsniveau voor Noord- en Zuid-Holland ligt vanwege het risico vanuit zee en de grote materiële belangen op 1:10.000. Groningen, Friesland en Zeeland kennen een beschermingsniveau van 1:4000, terwijl het riviereengebied een beschermingsniveau van 1:1250 kent. Het kabinet heeft bij het vaststellen van het Deltaplan Grote Rivieren in 1995, het advies van de Commissie overgenomen. De kosten van het hoogwaterbeschermingsproject bedragen naar de huidige raming circa 494 mln euro (12e voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren: project Maaswerken circa 415 mln euro en bijdragen Maaskaden circa 79 mln euro).

108

Hoe denkt het kabinet over maatregelen ter bevordering van baggerspecieverwerking, zoals optrekken van de hergebruiksdoelstelling, voorschrijven van secundaire bouwstoffen in overheidsbestekken en WbM-heffing op het storten van baggerspecie? (blz. 136)

108

Het kabinet staat positief ten opzichte van maatregelen ten behoeve van de bevordering van de verwerking van baggerspecie tot bouwstof. Deze maand zal u nog geïnformeerd worden over de invoering van de WbM-heffing op het storten van reinigbare baggerspecie. Daarnaast komt er een stimuleringsregeling voor de verwerking van baggerspecie tot bouwstof en een grootschalig proefproject in Zeeland (Koegorspolder). Deze maatregelen hebben met name tot doel de marktontwikkelingen voor verwerking te stimuleren. De stimuleringsregeling zal begin 2002 (indien aanmelding in Brussel niet noodzakelijk is) dan wel medio 2002 (indien aanmelding wel noodzakelijk is) in werking treden. Ten aanzien van het optrekken van de hergebruiksdoelstelling en het voorschrijven van secundaire bouwstoffen in overheidsbestekken het volgende. Als de genoemde heffing, de stimuleringsregeling en het project Koegorspolder succesvol blijken zal overwogen worden om de hergebruiksdoelstelling op te trekken. Het rijksbeleid is er op gericht zoveel mogelijk secundaire grondstoffen her te gebruiken en de

overheid vervult daar een belangrijke rol in (zie ook deel 1 van het Tweede structuurschema Oppervlaktedelfstoffen, dat u deze zomer is toegezonden). Specifiek voor baggerspecie geldt dat de marktontwikkelingen een stimulans nodig hebben om tot voldoende aanbod te komen. De Rijkswaterstaat voert in dit kader momenteel twee proefprojecten uit waar gerijpte klei uit baggerspecie als ophoogmateriaal onder wegen wordt toegepast. Indien er voldoende aanbodgaranties zijn kan het 'dwingend' voorschrijven in bestekken een maatregel zijn. Echter in veel gevallen wordt dit niet gedaan omdat dit nogal ingrijpt op de marktpositie en marktverhoudingen. Het beleid is er op gericht om de marktpartijen steeds meer verantwoordelijkheid te laten dragen. Bijvoorbeeld door het hanteren van innovatieve contractvormen.

109

Wanneer start het kabinet een project met baggerspecieverwerking? (blz. 136)

109

Zie het antwoord op vraag 108.

110

Hoeveel procent baggerspecie wordt hergebruikt? (blz. 136)

110

Het aandeel baggerspecie dat verwerkt wordt bedraagt circa 12% (peildatum 1998).

111

Uit het rapport Unie-enquête 1999, van de Unie van Waterschappen, blijkt dat storten in 1999 duurder was dan verwerken. Graag een reactie van het kabinet. (blz. 136)

111

Dat in dit geval verwerken goedkoper is dan storten komt omdat hier eenvoudige goedkope verwerking wordt vergeleken met dure kleine stortplaatsen. Voor het storten zijn de waterschappen i.h.a. aangewezen op kleine reguliere stortplaatsen die niet uitsluitend voor baggerspecie zijn bedoeld. De storttarieven van deze stortplaatsen liggen hoger dan die van grote depots, die uitsluitend bedoeld zijn voor baggerspecie, zoals IJsselooog en Slufter. Verder dient hierbij in acht te worden genomen dat het hier gaat om betrekkelijk kleine hoeveelheden (300.000 à 400.000 m³ gestort en 100.000 m³ verwerkt).

112

Is het waar dat in de gehanteerde storttarieven bij de rijksdepots het IJsselooog en de Slufter niet alle kosten zijn verdiscon- teerd? (blz. 136)

112

Voor de depots IJsselooog en Slufter is er alleen sprake van een tarief voor derden. In dit tarief zijn alle kosten verdiscon- teerd. De eigenaar/beheerder betaalt zichzelf niet, als hij gebruik maakt van zijn stortplaats. Hooguit is er sprake van dat hij kosten maakt voor exploitatie, beheer en nazorg van de stortplaats. Hij heeft in het verleden al het overige (en grootste) deel van de kosten betaald, namelijk de aanlegkosten. Uiteraard betaalt hij deze niet nogmaals. Derden betalen hier wel voor.

113

Kan concreet worden aangegeven welke follow up momenteel wordt gegeven aan WB21 op het gebied van wetgeving, instrumentarium en benodigde financiële middelen? (blz. 140)

113

De ondertekenaars van de Startovereenkomst (Rijk, IPO, Unie en VNG) werken gezamenlijk aan de uitwerking van de acties die in de startovereenkomst zijn genoemd. Het gaat hierbij onder andere om handreikingen en verankering watertoets en handreiking en opstellen deelstroomgebiedsvisionen, normeringssysteem, vergoedingensysteem en opstellen financiële ka- ders voor het regionale systeem. Tevens zijn de werkzaamheden voor het opstellen van de PKB-ruimte voor de rivier, aan- passing van de wet op de waterkering en laagwaterstudie opgepakt.

114

Hoe beoordeelt de staatssecretaris het rapport van de Unie van waterschappen van maart 2001, waaruit blijkt dat het storten van bagger in 1999 duurder was dan verwerken en welke consequenties worden daaraan verbonden? (blz. 141)

114

Zie het antwoord op vraag 111.

115

In NW4 is aangegeven dat men een saneringsperiode van 25 tot 40 jaar rekening moet worden gehouden. De sanering histo- rische waterbodemonverontreiniging is voor 2025 afgerond. Zit hier geen tegenstrijdigheid in? Waarom is de termijn naar voren gehaald? Zijn hiervoor voldoende middelen gereserveerd? (blz. 142)

115

Er zit geen tegenstrijdigheid in en de termijn is niet naar voren gehaald. Bedoeld is dat het streven er op is gericht om de sanering van historische waterbodemonverontreiniging zo snel mogelijk uit te voeren. Vandaar dat wordt ingezet op de mini- mum termijn van 25 jaar dat wil zeggen voor 2025. Echter er dient terdege rekening mee te worden gehouden dat de sane- ringsperiode 25-40 jaar zal duren.

Dit komt omdat de mogelijkheden voor sanering sterk afhankelijk zijn van beschikbare stort- en verwerkingscapaciteit en de beschikbare middelen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het tienjarensценario waterbodems Dit zal leiden tot een meer integrale aanpak van de programmering en prioriteitsstelling van projecten en van de planning van de stort- en verwerkingscapaciteit. Ik zal u daar binnenkort nader over informeren.

116

Hoe denkt de staatssecretaris substantiële hoeveelheden verontreinigde baggerspecie in de markt van verwerkers aan te bieden om zo een gewenste grootschaligheid en opbouw van capaciteit van verwerkingsinrichtingen te bevorderen? Hoe is het mogelijk dat bepaalde verwerkingsbedrijven dreigen failliet te gaan vanwege onvoldoende aanbod van verontreinigde baggerspecie (PECOS) terwijl de verwerking van baggerspecie hoge politieke prioriteit heeft? (blz. 142)

116

Door middel van de in antwoord op vraag 108 genoemde stimuleringsregeling en proefproject Koegorspolder stimuleert het kabinet de markt voor baggerspecieverwerking. De stimuleringsregeling betreft een tijdelijke financiële stimulans om het gat tussen verwerken en storten te dichten zodat aanbieders van baggerspecie sneller zullen overgaan tot het aanbieden van baggerspecie aan verwerkers dan .Het bedrijf Pecos heeft mij eerder gevraagd om financiële steun, waarschijnlijk vanwege een dreigend faillissement. Van andere bedrijven hebben mij dergelijke signalen niet bereikt. Op het verzoek van Pecos wilde ik niet ingaan omdat de regering al landelijke maatregelen neemt om baggerverwerking te stimuleren, zoals een afvalstoffenbelasting op het storten van reinigbare baggerspecie en een stimuleringsregeling voor baggerverwerking. Ik heb niet specifiek onderzocht of en zo ja waarom Pecos failliet dreigt te gaan.

117

Welke mogelijkheden zijn er om op afzienbare termijn het budget voor de sanering van waterbodems fors te verhogen om te voorkomen dat op dit terrein de achterstand onaanvaardbaar hoog oploopt? (blz. 142)

117

Zie het antwoord op vraag 115 met betrekking tot het tienjarensценario waterbodems.

118

Hoe verwacht men het streven van 40% vermindering van het verdroogde areaal met een natuurfunctie in 2010 te halen? Welke kosten brengt dit met zich mee? (blz. 143 en 147)

118

De doelstelling dat het areaal verdroogd gebied in 2010 met 40% gereduceerd is ten opzichte van het referentiejaar 1985 houdt in dat in 2010 200.000 ha moet zijn aangepakt. De verdrogingsbestrijding staat hoog op de agenda van de waterbeheerders en terreinbeheerders. Op 53% van alle verdroogde gebieden wordt actie ondernomen. Er is inmiddels 15.000 ha (3%) volledig hersteld. Van de resterende

185.000 ha is op 152.000 ha (30%) gedeeltelijk herstel ingezet (Water in Beeld, 2001). In de Staatscourant van 25 september 2001 is de interdepartementale regeling subsidiëring gebiedsgericht beleid en reconstructie concentratiegebieden (SGB) gepubliceerd. De SGB is een ministeriële regeling van de Ministers van VROM en LNV en de Staatssecretarissen van V&W en LNV. De SGB is een subsidieregeling met als doel het gebiedsgerichte werken in het landelijke gebied een financiële impuls te geven. Verdrogingsbestrijding behoort tot de categorieën projecten waarvoor subsidie kan worden aangevraagd. Ten behoeve van de SGB regeling wordt vanuit de begroting van V&W met ingang van 2001 en tot en met 2006 jaarlijks 8 miljoen gulden bijgedragen. De overige SGB-gelden zijn afkomstig van de begrotingen van VROM en LNV. Om verdroging tegen te gaan en om de zones rondom natuurgebieden te vernatten zal het lokale watersysteem aangepast moeten worden en beter ingericht moeten worden om water vast te houden. Dit past ook in de trits vasthouden-bergen-afvoeren van het nieuwe waterbeleid, zoals vastgelegd in 'Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21ste eeuw'. In het kader van het in 2002 op te stellen Nationaal Bestuursakkoord Water is de provincies en de waterschappen gevraagd om deelstroomgebiedsvisionen op te stellen. Deze deelstroomgebiedsvisionen zullen naar verwachting inzicht verschaffen in welke maatregelen en welke middelen nodig zullen zijn om de waterhuishouding op orde te brengen en te houden. Dit inzicht zal basis zijn voor het Bestuursakkoord en zal ruimtelijk worden vertaald in deel 3 van SGR2. In het Nationaal Bestuursakkoord Water zullen taakstellende afspraken gemaakt worden over doelen en maatregelenpakketten, die nodig zijn om de waterhuishouding op orde te brengen, inclusief de financiële dekking.

119

Hoe verhouden zich de bevindingen van het EIB-rapport 'Het Rijk als opdrachtgever op de gww-markt' - inzake de ontoereikende budgetten ten behoeve van beheer en onderhoud van vaarwegen - ten opzichte van de voorgestane begrotingsruimte op dit onderdeel? (blz. 144)

119

De budgetten voor beheer en onderhoud worden vanaf 2005 structureel verhoogd. Zie ook antwoord op vraag 38 van Infrastructuurfonds.

120

Tijdens het algemeen overleg met de commissie V&W van 15 mei 2001 is een quickscan toegezegd, waarover op 1 oktober 2001 informatie is verstrekt. Hoe zou de scheepvaartinspectie hebben moeten oordelen indien er geen overgangsbepalingen ingevolge de regeling veerponten van kracht zouden zijn geweest? Hoe lang zijn bedoelde overgangsbepalingen (gemiddeld) nog van kracht? Hoe wil de regering in overleg met de exploitanten, IPO en VNG anticiperen op die toekomstige situatie? (blz. 178)

120

Indien de Regeling Veerponten geen overgangsbepalingen zou hebben bevat, zou de Scheepvaartinspectie de van toepassing zijnde artikelen op het moment van inwerkingtreding hebben toegepast.

De overgangsbepalingen hadden een looptijd van 5 jaar. Deze 5-jaars overgangsbepalingen zijn inmiddels verlopen en alle veerponten voldoen dan ook aan deze bepalingen. In het onlangs gepubliceerde rapport Quick scan veerponten 2001 wordt geconcludeerd dat in de nabije toekomst de veiligheid van de gecontroleerde veerponten niet in het geding is. Daarnaast zijn een aantal bepalingen van de Regeling Veerponten in het geheel niet van toepassing op bestaande veerponten.

Aangezien alle veerponten volledig onder de Regeling Veerponten vallen, en de overgangsbepalingen van deze regeling toegepast zijn, is er geen nader overleg nodig. Aan de huidige situatie zal in de toekomst niets veranderen.

121

Kan een overzicht worden gegeven van de voortgang van het zoeken naar oplossingen terzake van het uitblijven van vervangingsinvesteringen na de decentralisatie? Heeft inmiddels nader overleg met IPO en /of VNG plaatsgevonden? Zo ja, met welke uitkomst? Zo nee, waarom niet? (blz. 178)

121

Gegeven de context ga ik er in onderstaand antwoord van uit dat deze vraag betrekking heeft op de problematiek van de overzetveren. Kort voor ons AO in mei 2001 heeft het IPO de problematiek in een brief nog eens schriftelijk benadrukt. In het AO hebben we gezamenlijk vastgesteld dat het IPO in deze als probleemeigenaar beschouwd dient te worden. Niettemin heb ik toegezegd met het IPO mee te willen denken bij het zoeken naar oplossingen. Het IPO heeft mij daarvoor echter nog niet benaderd.

122

Is het juist dat de regering onlangs een geplande afspraak voor overleg met de Vereniging van exploitanten van overzetveren in Nederland (de VEEON) heeft afgezegd? Zo ja, kan op korte termijn dit overleg alsnog plaatsvinden opdat de uitkomsten desgewenst bij de begrotingsbehandeling betrokken kunnen worden? Zo nee, waarom niet? (blz. 178)

122

Van een geplande afspraak voor overleg tussen de regering en de VEEON is mij niets bekend.

123

Kunnen nadere mededelingen worden gedaan omtrent de stand van zaken met betrekking tot de rijksveren bij de gemeente Velsen? (blz. 178)

123

De op 15 mei op een AO inzake veren gestelde vragen met betrekking tot de rijksveren over het Noordzeekanaal zijn op 11 oktober per brief aan de Kamer beantwoord. De beleidsregel met betrekking tot de aanpassing van de dienstverlening veren Noordzeekanaal wordt op korte termijn vastgesteld en gepubliceerd.

124

De inspectie van Verkeer en Waterstaat kent onder andere de volgende aandachtspunten; het bevorderen van het verantwoordelijkheidsbesef bij burgers en ondernemers voor veiligheid, omgevingsbelasting etc. Hoe groot zal het personeelsbestand uiteindelijk zijn bij de Inspectie V&W om al haar taken goed te kunnen uitvoeren? (blz. 181 en 182)

124

De formatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat bedraagt per 1 juli 2001 in totaal 1266,1 fte. Deze zijn als volgt verdeeld:

Centrale Bestuursstaf: 46,0 waarvan 8 tijdelijk

Divisie Vervoer: 360,6

Divisie Luchtvaart: 276,8 waarvan 35 tijdelijk

Divisie Scheepvaart: 215,7

Divisie Telecom: 367,0 .

In dit overzicht is nog geen rekening gehouden met de vorming van een divisie Water en een divisie Rail. Beide zullen naar verwachting in de loop van 2002 aan de IVW worden toegevoegd. Overigens bestaan er geen expliciete voornemens tot verdere uitbreiding van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

125

Kan een toelichting gegeven worden op de grote verschillen in programma-uitgaven bij de Inspectie? Wat valt er onder ``overige programma-uitgaven``? (blz. 182)

125

De grote verschillen in de programma-uitgaven worden veroorzaakt door de Oud-voor-nieuw-regeling ten behoeve van de herstructurering van de binnenvaart. Deze regeling is ondergebracht bij de divisie Vervoer en bedraagt vanaf 2003 EUR 13,6 mln. De `overige programma-uitgaven` betreffen programma-uitgaven zoals onderzoeken en evaluaties die niet specifiek aan de IVW-divisies kunnen worden toegerekend.

126

Kan nader worden aangegeven op welke wijze de begrote startsubsidie ten behoeve van de Stichting Kerktelefonie zal worden besteed? Zijn deze gelden ook inzetbaar voor implementatie van alternatieven voor de huidige kerktelefoon? (blz. 233)

126

Allereerst wil ik duidelijk stellen dat het begrote bedrag nog niet gebaseerd is op een gefundeerd kostenplaatje. Pas nadat de LOK het toegezegde financiële plaatje heeft opgesteld, komt er inzicht in de noodzakelijk te maken kosten en de mogelijke financieringswijzen. Ik heb in de communicatie richting uw Kamer steeds aangegeven, een eenmalige startsubsidie te willen overwegen voor een landelijk opererende, intermediaire stichting die voor alle eindgebruikers, kerken en mogelijke aanbieders van alternatieven voor de huidige kerktelefoondienst het aanspreekpunt is. Daarbij heb ik als voorwaarde gesteld dat ook de kerken/belangenorganisaties hun bijdrage leveren aan het opzetten en instandhouden van een dergelijke stichting. Inmiddels is op 3 oktober jl. door de LOK en het CIO-K de intermediaire stichting opgericht. De LOK heeft laten weten, op korte termijn een financieel plaatje te zullen voorleggen, op basis waarvan besloten kan worden over een financiële bijdrage mijnerzijds. Het gaat uitdrukkelijk niet om steun aan individuele gebruikers of commerciële bedrijven, maar om een bijdrage aan het opstarten van werkzaamheden van de stichting.

127

Wat is de verdiepende waarde van een toelichting die louter herhaalt wat er in de specificatie staat? (blz. 239)

127

De begrotingsvoorschriften vragen iedere mutatie te voorzien van een toelichting. Dit leidt er toe dat bij mutaties, die gelet op hun aard en/of omvang geen nadere toelichting behoeven (bijvoorbeeld loon-prijsbijstelling), uit de toelichting geen extra informatie blijkt. Er ligt dus geen diepere waarde achter de herhalingen.

128

Waarom is in 2002 en 2003 sprake van negatieve bedragen op het onderwerp FES-bruggetje? (blz. 241)

128

De negatieve c.q. positieve bedragen vanaf 2002 betreffen slechts mutaties op oorspronkelijke ``bruggetjes``.

129

In Bijlage 6 , onderdeel a (door de Staten-Generaal aanvaarde Moties) staat bij de motie Van den Berg en Ravestein over tekort op beheer en onderhoud van vaarwegen onder de kolom ``stand van zaken``: ``motie ondersteunt het beleid om meer middelen voor beheer en onderhoud vaarwegen``. In het dictum van de motie wordt de regering verzocht om tot 2005 extra middelen voor beheer en onderhoud vaarwegen uit te trekken om het jaarlijks tekort van 200 mln zoveel mogelijk te verkleinen. Waarom is in bovenbedoeld overzicht niet ingegaan op dit concrete verzoek aan de regering? Hoeveel geld is in de rijksbegroting voor 2002 extra uitgetrokken ter uitvoering van de motie Van den Berg en Ravestein? Welke knelpunten zijn daarmee aangepakt? (blz. 251)

129

Bij de begrotingsbehandeling 2001 en bij de Voorjaarsnota 2001 heeft de regering aangegeven hoe zij de onderhoudsproblematiek op het gebied van waterbeheer en vaarwegen op korte termijn (tot 2005) beheersbaar denkt te houden door middel van overplanning. Zo is er onder meer op gewezen dat als het betalingsritme binnen de totale V&W begroting daar ruimte voor biedt de beschikbare financiële middelen met voorrang voor beheer en onderhoud zullen worden ingezet. De mogelijkheid daartoe wordt van jaar tot jaar bekeken. Zo is in 2000 30 Mf meer aan het beheer en onderhoud uitgegeven. Met deze benadering die tot 2005 van kracht blijft, handelt de regering in de geest van de motie Van den Berg en Ravestein.