

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 2000 (26 800 XII)

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan duidelijkheid worden geboden over het Europese besluitvormingstraject inzake de Europese kaderrichtlijn Water? Wat valt inhoudelijk reeds te melden, mede gelet op de veranderingen die inmiddels in de eerdere tekst van deze richtlijn zijn aangebracht? Zal deze richtlijn voldoende ruimte bieden voor functioneel waterbeheer en is de staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten?

Antwoord:

In oktober van dit jaar is er een formeel gemeenschappelijk standpunt over de richtlijn vastgesteld. Eind dit jaar zal de tweede lezing van het Europees Parlement plaatsvinden. Eind februari 2000 zal dit gereed moeten zijn. Daarna volgt de conciliatieprocedure die maximaal 12 weken mag duren. Mogelijke discussiepunten met het EP zijn: sterk veranderde of kunstmatige wateren, kostenterugwinning van waterdiensten en nog enkele andere. Indien na conciliatie geen overeenstemming wordt bereikt tussen de Commissie en het EP is het richtlijn voorstel mislukt. De huidige tekst van de richtlijn is vaak nogal ruim geformuleerd, maar geeft voldoende ruimte om het waterbeheer zoals zich dat in Nederland heeft ontwikkeld, voort te zetten. Tot slot kan ik u meedelen dat er inmiddels een interdepartementale projectgroep bezig is met de voorbereiding van de implementatie.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wat is de reactie van de minister op een scherpe daling vanaf 2000 in de voor het zeescheepvaart-beleid gealloceerde middelen terwijl verschillende doelstellingen uit de nota zeescheepvaart nog niet zijn gerealiseerd?

Antwoord:

In de Nota Zeescheepvaartbeleid van 1996 is veel aandacht besteed aan en geld uitgetrokken voor flankerend beleid om de sector te revitaliseren. Dit beleid betreft overigens niet alleen de sector, maar ook de omgeving van de sector, zoals het maritiem onderwijs en onderzoek. Voor de komende periode zal de aandacht zich vooral richten op de versterking van het nautisch en maritiem onderwijs, versterking kennisinfrastructuur en op de ontwikkeling van initiatieven op het gebied van Quality Shipping (MareForum, Network of Quality Registers). In verband met de budgettaire ruimte binnen mijn begroting heb ik de bedragen voor de zeescheepvaart moeten reduceren. De ruimte voor flankerend beleid is hierdoor afgenomen. Het is de bedoeling door prioriteitstelling en efficiënte aanwending van de beschikbare middelen het beleid te continueren.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Wat bedoelt de minister met haar uitspraak dat «de binnenvaart de eigen broek moet ophouden»?

Antwoord:

Ik verwijs u hiervoor naar het antwoord op de vraag van de heer Stellingwerf over hetzelfde onderwerp.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Welke economische schade levert de driedaagse stremming van de Rijn in maart 2000 door de militaire oefening van het Duits-Nederlandse legerkorps voor de binnenvaart op? Is die stremming van de Rijn niet te vermijden c.q. zodanig te plannen dat grote economische repercussies worden voorkomen?

Antwoord:

Ik verwijs u voor dit antwoord naar de vraag van het lid Stellingwerf over hetzelfde onderwerp.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan inzicht gegeven worden waarop precies wordt bezuinigd bij de invulling van de korting op artikel 2.20?

Antwoord:

De onderzoekstaakstelling is voorlopig geparkeerd op 02.20, maar zal zowel onderzoeksactiviteiten treffen die worden verantwoord op Hoofdstuk XII als op het Infrastructuurfonds. De definitieve toedeling zal bij 1e suppletore Wet 2000 voor betreffende begrotingshoofdstukken worden ingevuld.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan een praktisch probleem als de capaciteit en kwaliteit van NS-fietsenstallingen nu eens voortvarend worden opgelost?

Antwoord:

Ook ik wil de stationsstallingen voortvarend verbeteren en, waar nodig, uitbreiden. In februari van dit jaar meldde ik u per brief dat ik f 460 miljoen ter beschikking zou stellen voor een meerjarenprogramma met dit doel. Een voorstel voor een plan van aanpak voor dit programma ligt inmiddels bij belangenorganisaties voor commentaar. Als ik dat commentaar (begin volgende week) heb ontvangen, zal ik een beslissing nemen over dat plan van aanpak. Tijdens de behandeling van het MIT zal ik u over deze beslissing informeren. Begin volgend jaar zou het programma dan voortvarend van start kunnen gaan.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Overgangscontract: hoe staat het ermee, wat wordt geregeld in overgangscontract, wanneer en op welke wijze wordt de Kamer betrokken?

Antwoord:

Het streven ten aanzien van het overgangscontract is verlenging van dit contract tot de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving met betrekking tot het spoorvervoer (streefdatum 1 januari 2001). Uitgangspunt daarbij is zo min mogelijk aanpassen van de oorspronkelijke overeenkomst uit 1995. Ik zal, na overleg met NS, uw

Kamer tijdig voor het eind van het jaar hierover verder informeren.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Is de minister bereid om samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een onderzoek te doen naar de effecten van de toename van het lange afstandvervoer in de logistieke ketens per bedrijf?

Antwoord:

Toenemend vervoer leidt tot meer emissies en toenemend ruimtebeslag. Het toenemen van de afstand waarover goederen worden vervoerd was voor mij een belangrijke reden om naar de mogelijkheden van transportpreventie te kijken. Met transportpreventie bedoel ik het leveren van het zelfde product met minder transport. Dat betekent dat het product of het productieproces opnieuw moeten worden bekeken om te bezien of dit mogelijk is. In 2000 zal ik met een programma op het gebied van transportpreventie komen. De ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van Economische Zaken zullen betrokken zijn bij het opstellen van dit programma. Verder onderzoek lijkt mij op dit moment dan ook niet nodig.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Hoe komt het toch dat de aanleg van OV-infra na-ijkt bij de oplevering van nieuwe (VINEX) woonwijken?

Antwoord:

Het huidige beeld van de afstemming tussen woningbouw en de ontsluitende OV-infrastructuur is dat in de meeste gevallen ruimschoots wordt voldaan aan het "tweederde"-streefbeeld en in sommige gevallen niet. Indien er sprake is van een relatief late oplevering van een OV-project, dan is dit over het algemeen het gevolg van de voorbereidende studies en/of lokale omstandigheden (bijvoorbeeld vertraging als gevolg van de uitkomsten van inspraak).

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Voelt de minister voor een onderzoek samen met een middelgrote stad naar de voorwaarde waaronder een experiment kan plaatsvinden van gratis OV en een verbeterde dienstregeling, conform Hasselt?

Antwoord:

Gratis OV past niet in het beleid om de reiziger een reële prijs te laten betalen voor mobiliteit, zodat de reiziger een gefundeerde keuze kan maken. Zoals in Hasselt is gebleken leidt gratis OV onder meer tot verplaatsingen met het OV die anders te voet of per fiets zouden hebben plaatsgevonden. Er is dan ook geen aanleiding te gaan experimenteren met gratis OV.

Vraag van het lid **Van Bommel** (SP): Wat vindt de minister van het idee auto's een rapportcijfer te geven op milieugebied, en dat cijfers bepalend te laten zijn voor de tarieven – BPM en MRB?

Antwoord:

Zoals bekend zal er in het kader van de BPM een labelling worden aangebracht waarin het verbruik van een autotype ten opzichte van het gemiddelde van de betreffende categorie wordt aangegeven.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Is de minister bereid tot veiligheids-effectrapportages bij aan te leggen tunnels?

Antwoord:

Bij tunnels wordt uiteraard veel aandacht en veiligheid besteed en wordt veiligheid op integrale wijze meegenomen in de besluitvorming over alternatieven en het ontwerp. Hierbij wordt nauw overleg gevoerd met betrokken overheden en instanties. Voor bijvoorbeeld de Westerscheldetunnel en de HSL Groene Hart tunnel bestaan integrale Veiligheidsplannen.

Vraag van het lid **Van Gijzel** (PvdA): Wil de minister op korte termijn werken aan beleid ten aanzien van de skeelers?

Antwoord:

In overleg met de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zal ik dit bezien.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): D66 wil graag weten hoe de minister staat tegenover 2 punten met betrekking tot de auto van de zaak:

1. Dat het woon-werkverkeer als zakelijk verkeer wordt aangemerkt (meten met 2 maten).
2. Dat er meer keuze moet komen voor mensen met een auto van de zaak (bevrijding van het juk van de

verplichting alle verplaatsingen met de immers nu eenmaal al betaalde auto te doen)?

Antwoord:

Met betrekking tot het woon-werkverkeer in een auto van de zaak ben ik met mevrouw Giskes van mening dat de specifieke reden voor een verplaatsing geen basis kan zijn voor een al dan niet gunstige fiscale behandeling. Subsidiering van mobiliteit geeft een verkeerde impuls en heeft daarom geen plaats in een toekomstig stelsel van betalen naar gebruik. In dat kader zie ik ook een toekomstige afschaffing van het reiskostenforfait en ben ik een groot voorstander van verregaande variabilisatie van de autokosten door middel van de introductie van een kilometerheffing.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Wil minister toelichten aan wie zoals gedacht moet worden aan baathebbers en hoe gaan die bijdragen (blz. 18 van de begroting)?

Antwoord:

De Sociaal-Economische Raad (SER) heeft onlangs in oktober in het kader van de zogenaamde baathebbers-discussie op mijn verzoek een advies uitgebracht over «Investeren in verkeersveiligheid». De SER concludeert dat er diverse baathebbers zijn, zoals bedrijven, verzekeraars, particulieren en (onderdelen van) de overheid, maar dat er beperkte mogelijkheden zijn om deze te betrekken bij investeringen in verkeersveiligheid. Ik wil het advies van de SER maximaal benutten en in samenspraak met maatschappelijke partners bezien welke aanknopingspunten het advies biedt voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Korthedshalve verwijs ik u naar het antwoord op de vraag van de heer Van Gijzel (vraag 02), waarin ik heb toegezegd in het kader van het NVVP hierop terug te komen.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): De vaagheid van de antwoorden op de vragen over BB 21 steekt volgens D66 wat schril af tegen de stelligheid waarmee daarover in het kader van de BR wordt gesproken. Graag toelichting?

Antwoord:

Voor de Betuweroute gelden niet dezelfde voorwaarden als voor de

rest van het spoorwegennet. Voor de Betuweroute geldt dat sowieso de BEV21 systemen ingevoerd worden. Voor het spoorwegennet zijn nog geen duidelijke beslissingen genomen over de invoering. De verschillen in uitspraken rondom de invoering van de verschillende systemen op het spoorwegennet komen hier uit voort.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): D66 vraagt de minister waakzaam te zijn op het punt van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten?

Antwoord:

Ik kan u verzekeren dat ik uitermate waakzaam ben voor wat betreft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik verwijs de Kamer naar de beleidsnotitie van 16 juli 1999, die ik op het algemeen overleg met de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid volgende week (10 november) met u hoop te bespreken.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Wordt het aantal bemande vuurtorens teruggebracht? Zijn de nadelen (veiligheid) niet groter dan de voordelen (budgettaire)?

Antwoord:

Het aantal bemande vuurtorens wordt niet teruggebracht.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de minister bereid voor vrachtwagens, voorzien van moderne beladingstechnieken, de totaal toegestane asgewichten te verhogen?

Antwoord:

In Europees verband zijn voor het internationale verkeer de maximale aslasten vastgelegd, daar is geen mogelijkheid de toegestane aslasten te verhogen. Voor het binnenlandse vrachtverkeer ben ik ook niet bereid de wettelijk vastgelegde maximum aslasten te verhogen omdat de infrastructuur is afgestemd op de huidige maximum aslasten. Een verdere verhoging van de maximum aslasten zou een onevenredige belasting van en schade aan het wegdek met zich meebrengen en dat zou tevens minder bevorderlijk zijn voor de veiligheid. Daarom ben ik dan ook voornemens vanaf volgend jaar de controle op overtreding van

de maximum aslasten sterk te intensiveren.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de minister bereid tot een proef met startsubsidies, toegesneden op het aanpassen van schepen (zijramps en palletslijften), te dekken uit subsidies voor inlandterminals?

Antwoord:

Ik hecht grote waarde aan innovatie van vervoerstechnieken. Innovatie is een belangrijk instrument om te komen tot modal shift en tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Om bevordering van kennis en innovatie te structureren is CONNEKT, het kenniscentrum verkeer en vervoer opgericht. Onder regie van dit centrum worden kennisprojecten themaprojecten opgepakt, waarbij marktpartijen projecten indienen. Voor hele concrete projecten uit de markt, specifiek gericht op implementatie van nieuwe technieken die leiden naar meer continentaal vervoer over water, heb ik op de begroting voor het jaar 2000, honderdduizend gulden gereserveerd voor deelname aan proeven. Een bijdrage is beschikbaar voor pilots of proeven, geïnitieerd door marktpartijen, waarbij aangetoond kan worden dat de projecten of pilots op de lange termijn economisch levensvatbaar en rendabel zullen zijn. Verkeer en Waterstaat heeft bijvoorbeeld bijgedragen aan een pilot-project voor het vervoer van boter met behulp van pallets en er is bijgedragen aan een prijsvraag voor het meest innovatieve ontwerp van een containerkraan aan boord van een binnenschip. De begrotingspost inland terminals is hier niet voor bedoeld: die is specifiek voor de medefinanciering door Verkeer en Waterstaat van multimodale terminals.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de minister bereid de eerste stap te nemen bij ondersteunen intermodaal vervoer, en de sectoren te brengen tot het sluiten van een convenant inzake modaliteitsverschuiving?

Antwoord:

Ik ondersteun reeds in aanzienlijke mate het intermodaal vervoer. Ik verwijs in dat verband naar het programma Transactie/Modal split. In 1997 heb ik opdracht gegeven voor

de uitvoering van honderd modal-shiftscans door de verladingsorganisatie EVO. Hierbij is gebleken dat zowel bij grotere als bij kleinere bedrijven veel mogelijkheden zijn om bij een gelijkblijvend serviceniveau tegen lagere kosten gebruik te maken van alternatieven voor het wegvervoer, zoals binnenvaart, spoorvervoer en short sea.

Mijn ervaring is dat het bedrijfsleven goede wil heeft om na gebleken inzicht tot uitvoering over te gaan; van de tachtig bedrijven aan wie een positief advies is gegeven, heeft een flink aantal de modal shift reeds gerealiseerd. Deze positieve resultaten waren mede aanleiding tot het zetten van vervolgstappen door het Modal Shift project alsmede het Transactieproject samen te voegen tot het SLE-programma (Stimulering Logistieke Efficiency). Binnen dit programma worden de bedrijven op verschillende wijzen gestimuleerd om een concrete modal shift te realiseren:

- De bedrijven waarvoor in het modal shift project een positief modal shift advies is afgegeven worden ondersteund bij de invoering van dit advies;
- Bij de grotere bedrijven en bedrijventerreinen die in het nieuwe SLE-programma worden gescand, wordt nadrukkelijk gekeken naar de modal shift mogelijkheden. Binnen de voorwaarden van dit subsidieprogramma worden de bedrijven verplicht de aanbevelingen uit te voeren. Zo wordt de vergoeding voor de scan gehalveerd, indien de bedrijven besluiten de aanbevelingen uit deze scan niet uit te voeren. Bij de toepassing van de aanbevelingen wordt het bedrijf binnen het SLE-programma ondersteund.
- Bedrijven met concrete plannen waarmee meer dan 150 000 voertuigkilometers per jaar bespaard kunnen worden kunnen een beroep op het SLE-programma doen. Hierdoor kunnen ook concrete pilots van verladings voor de overgang naar binnenvaart, spoor of short sea ondersteund worden.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de minister bereid de pilot "containervervoer eigen baan" in het Rotterdamse havengebied met initiatieven weer vlot te trekken?

Antwoord:

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft in overleg met het

bedrijfsleven onderzocht of het creëren van een aparte baan voor containertransport voordelen oplevert voor de modal-splitverhouding in de haven. Dat onderzoek spitste zich met name toe op het Eem-/Waalhavengebied. Dit door externe partijen uitgevoerde onderzoek heeft aangetoond dat tegenover de vereiste investering, die voor de aanleg van de infrastructuur moeten worden gepleegd, onvoldoende voordelen staan. De uitkomsten van dit onderzoek hebben echter wel geleid tot andere door het bedrijfsleven geïmplementeerde projecten waar het containertransport in de haven baat bij heeft. Te noemen valt het inzetten van een directe treinshuttle tussen een containerterminal in de Waalhaven en het Rail Service Centrum Rotterdam en proeven op de openbare weg met 4-TEU trucks voor het transport van lege containers binnen het havengebied.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Wanneer is een uitbreiding van het lange truck vervoer wettelijk mogelijk?

Antwoord:

In vergevorderde staat van voorbereiding is de proef met Langere en/of Zwaardere Vrachtwagencombinaties (het project LZV), waar ik zeer binnenkort uw Kamer nader over zal informeren en die volgend jaar zal kunnen starten. Op grond van de Europese Richtlijn 96/53 zal er echter voorlopig geen algemeen geldende wettelijke mogelijkheid zijn, maar zullen deze vrachtwagencombinaties op basis van een ontheffing mogen rijden.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de minister bereid de lange doorlooptijd bij de luchtwaardigheids certificering van Zeppelings te verkorten door versnelling van de procedures die met de certificering gemoeid zijn?

Antwoord:

De Luchtwaardigheids certificatie is een procedure waarin de aanvrager zelf moet aantonen dat zijn ontwerp voldoet aan het voorschrift. De doorlooptijd wordt dus in eerste instantie bepaald door zijn eigen werksnelheid. Verder speelt het Prototype een belangrijke rol in de certificatie. Het Prototype van Rigid Airship Design komt pas over ca. 3

jaar in de lucht. Daarna worden er uitvoerige proeven mee uitgevoerd, wat nog minstens een jaar zal vergen. Het complete type certificatie proces duurt vier tot vijf jaar. Een luchtschip, dat passagiers vervoert, vereist eenzelfde veiligheidsniveau als vliegtuigen en de ervaring leert dat men met deze doorlooptijd rekening moet houden. Overigens, naast de type certificatie moeten een aantal andere activiteiten voltooid zijn voordat een luchtschip operationeel boven Nederland kan gaan varen. Dan heb ik het over het uitgeven van brevetten, vluchtvergunningen, terreinaanwijzing (alles op basis van nieuwe regelgeving) en niet te vergeten de behandeling van dit nieuwe voertuig door de Luchtverkeersleiding. Sommige van deze activiteiten moeten zelfs al gereed zijn als het Prototype de lucht in gaat. Voor de type certificatie van het Nederlandse luchtschip zelf worden ruim 2000 technische rapporten bij de RLD verwacht voor goedkeuring. Het keuringproces zal pas starten als de ontwerper heeft vastgesteld hoe zijn luchtschip er precies uit gaat zien en met de RLD het certificatieplan gaat opstellen. Dit is aangekondigd voor het voorjaar van 2000.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Waar blijft de nieuwe wet op de Nationaliteit Zeeschepen?

Antwoord:

Het wetsvoorstel registratie zeeschepen (WRZ), voorheen het wetsvoorstel met de werktitel Wet nationaliteit zeeschepen, vormt het juridische sluitstuk van het zeescheepvaartbeleid. Door de complexe aard van het voorstel en het benodigde overleg is de planning van dit voorstel niet gehaald. Het is nu de verwachting dat dit wetsvoorstel begin 2000 naar de Raad van State gestuurd kan worden.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Wat gaat de minister, met collega Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, doen om instroom in zeescheepvaartonderwijs te verbeteren, gezien personeelstekorten in de scheepvaart?

Antwoord:

In vervolg op reeds eerder ingezette activiteiten in voorgaande jaren zullen ook in het jaar 2000 acties worden ondernomen om de tekorten

op de arbeidsmarkt voor zeevarenden te reduceren. Het verhogen van de instroom van de studenten is daarbij een belangrijk element. Tevens zal ook het beperken van de uitstroom van zeevarenden in het jaar 2000 wederom op de agenda staan. De acties in dit verband betreffen:

1. Project Strategisch Personeelsbeleid. In het jaar 2000 zal het project Strategisch personeelsbeleid door de reders zelf worden voortgezet.
2. Ronde Tafel conferentie maritiem onderwijs. Er komt een Ronde Tafel conferentie voor het maritieme onderwijs met als doel om samen met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de sector te komen tot een adequate aansluiting van het maritiem onderwijs en de arbeidsmarkt.
3. Wervingscampagne. Het is u bekend dat de wervingscampagne ter bevordering van de instroom van studenten voor de maritieme en maritiem gerelateerde opleidingen reeds vanaf 1996 door mijn departement ter hand is genomen. Tot nu toe heeft de campagne er toe geleid dat de instroom op nautische scholen licht is gestegen, terwijl de instroom in het vergelijkbare technische onderwijs is gedaald. Echter de stijging is onvoldoende om de sterk gestegen vraag bij te houden, daarom is een vervolg nodig. Per 1 januari 2000 neemt de Stichting Nederland Maritiem Land (NML) conform de afspraken dit project over. NML zal samen met de branches de financiering ter hand moeten nemen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): CE-rapport is moeilijk leesbaar. De VVD komt hierop terug.

Antwoord:

Het onderwerp van de studie betreft een lastige materie. In de brief bij de studie heb ik, in aanvulling op de samenvatting in het rapport, geprobeerd de aanleiding en opzet van de studie te verduidelijken en kort de resultaten toe te lichten, waarbij ik heb aangegeven in welke beleidstrajecten de resultaten verder worden betrokken. Eén van de uitkomsten van de studie is dat de huidige variabele heffingen voor geen van de modaliteiten de huidige marginale maatschappelijke kosten dekt. Dit betekent dat ter bevordering van de doelmatigheid verdere inzet van het prijsinstrument gerechtvaardigd is.

digd is. Het ondersteunt het beleid gericht op een verhoging van variabele lasten en een verlaging van vaste lasten (variabilisatie). Deze uitkomst zal worden gebruikt bij onder meer de voorbereiding van het NVVP.

Vraag van het lid **Leers** (CDA): Kan de staatssecretaris nu al laten weten wat zij aan het dreigende structurele probleem ten aanzien van het jaarlijkse geraamde tekort van 200 mln. gulden voor beheer en onderhoud van natte infrastructuur gaat doen (Nota Beheer op Peil)?

Antwoord:
Ik verwacht dat de problemen beheersbaar te maken zijn, door eerst de exacte omvang van de problematiek middels een externe audit in kaart te brengen, het eventueel heroverwegen van het benodigde beheersniveau, het stellen van prioriteiten en het op termijn vergroten van de beschikbare budgetten. Verder verwijs ik naar mijn brief van 27 oktober jl. aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, waarin ik een en ander verder heb toegelicht.

Vraag van het lid **Niederer** (VVD): Wil de minister de prioriteiten qua politie-inzet zo stellen dat met name de verkeersveiligheid wordt gediend, zoals bij 80 km-wegen en binnen de bebouwde kom?

Antwoord:
In het Beleidsplan Nederlandse Politie is de bevordering van de verkeersveiligheid tot prioritair beleidsthema gemaakt. In de regioplannen verkeershandhaving die met behulp van het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie tot stand komen, staat de verbetering van de verkeersveiligheid voorop. Deze plannen richten zich bij voorrang op wegen waar de verkeersonveiligheid relatief groot is, waaronder de 80 km-wegen.

Vraag van het lid **Niederer** (VVD): Onderkent de minister het probleem dat schepen vanwege brughogten hun ladingcapaciteit moeten beperken? En welke alternatieven ziet zij om goederenvervoer over water toch zo aantrekkelijk mogelijk te maken?

Antwoord:
Het is bekend dat te lage brughogten op een aantal plaatsen een probleem vormen voor drie- en vierlaags containervaart. Om deze reden zijn in de MIT-planning diverse brughogten opgenomen. Ik noem de bruggen bij Roosteren en Echt over het Julianakanaal en de bruggen over het Van Starckenborgkanaal. Naar de aanpassing van bestaande dan wel de nieuwbouw van bruggen over de Twentekanalen loopt thans een verkennende studie. Overigens anticipeert ook de sector zelf al op het probleem van de heren der te lage bruggen. Die schepen hebben door het ontwerp en/of door het gebruik van speciale ballasttanks een beperkte diepgang waardoor toch met containers onder normaliter voor dat vervoer te lage bruggen kan worden gevaren. De binnenvaart wordt onder andere gestimuleerd door subsidieregelingen ter verbetering van de overslag. In het infrastructuurprogramma (MIT) wordt naast circa tien miljard gulden aan onderhoud, tot 2010 3,5 miljard gulden geraamd voor nieuwe vaarweginfrastructuur.

Vraag van het lid **Niederer** (VVD): Welk beeld heeft de minister over de snelheid van invoering van de chipkaart; de openbaar vervoersector maakt zich hierover zorgen?

Antwoord:
Op dit moment vindt een inventarisatie plaats van de wensen van de decentrale OV-overheden met betrekking tot de chipkaart. Daarnaast onderzoeken de vervoerbedrijven (verenigd in de brancheorganisatie Mobis) welke voorzieningen nodig zijn en wat daarvan de kosten zijn. Die combinatie van wensen en voorzieningen zal begin volgend jaar moeten leiden tot duidelijkheid over de kosten die zijn gemoeid met de invoering en de exploitatie van de chipkaart. Volgend jaar zullen enkele pilots worden gestart om de chipkaart in de praktijk te beproeven. Ik verwacht dan ook dat invoering vanaf 2002 mogelijk zal zijn.

Vraag van het lid **Niederer** (VVD): Hoe wil de minister – als zij het eens is met enkel handsfree bellen in de auto – dit handhaven?

Antwoord:
Onderzoek heeft aangetoond dat het bellen in de auto zonder handsfree installatie een verhoogd risico voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt. Het is om die reden dat ik in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven afspraken heb gemaakt om onder meer via voorlichting automobilisten te stimuleren over te gaan tot het gebruik van handsfree installaties. Ik zal mij eerst concentreren op een dergelijke vrijwillige benadering. Daarbij speelt ook mee dat nieuwe technologische ontwikkelingen er toe zullen kunnen bijdragen dat het huidige probleem opgelost wordt. Immers, waarschijnlijk zal binnen enkele jaren de telefoonfunctie geïntegreerd zijn in de autoradio.

Vraag van het lid **Niederer** (VVD): Welke concrete plannen heeft de minister om de voorwegen te verdiepen danwel te verbreden?

Antwoord:
Het MIT 2000–2004 gaat uitgebreid in op de plannen ter verbetering van de vaarwegen waaronder verdieping en verbreding. Binnenkort zal ik dit met de Kamer bespreken.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Namens de staatssecretaris heeft de Tweede Kamer een overzicht ontvangen van de stand van zaken Europese IRMA-programma. Daaruit valt op te maken dat van de projecten in de categorie III, IV en V onzeker is, of zij voor IRMA in aanmerking komen, in totaal 50 mln. gulden. De gelden zijn wel in de begroting opgenomen. Zit er dus een gat van 50 mln. in de begroting? En hebben andere landen soortgelijke problemen?

Antwoord:
Aan de uitkering van EU-subsidie zijn een aantal voorwaarden verbonden waaraan moet worden voldaan. Of aan alle voorwaarden kan worden voldaan is niet geheel zeker. Hier zit inderdaad een risico aan vast. Dat geldt niet alleen voor Nederland, maar ook voor de andere landen. Over de verwachte en gerealiseerde ontvangsten zal u regelmatig worden geïnformeerd.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Staan er meer projecten op stapel als fast ferries tussen Rotterdam en Dordrecht? Op welke wijze stimuleert

de minister het openbaar vervoer over het water?

Antwoord:

Personenvervoer te water beschouw ik als een van de veelbelovende nieuwe ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer. In het kader van de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid is dan ook een bedrag van f 28 mln. uitgetrokken voor de stimulering ervan en daarnaast is het in 1998 mogelijk gemaakt om dit vervoer te financieren uit hoofde van de reguliere bekostiging voor het openbaar vervoer. Nadat vorig jaar het traject Velsen–Amsterdam van start is gegaan, zijn recentelijk de trajecten Lelystad–Amsterdam, Rotterdam–Dordrecht en Waterbus Drechtsteden van start gegaan. Binnenkort volgen nog de trajecten Almere–Amsterdam en Almere–Huizen. We bevinden ons derhalve momenteel in het beginstadium van een nieuwe ontwikkeling, waarbij de vervoer- en exploitatie-resultaten goed zullen worden gemonitord en geëvalueerd. Op basis van de ervaringen die met de projecten worden opgedaan zal worden beoordeeld of het wenselijk is om extra startsubsidies beschikbaar te stellen. Het is voor de decentrale overheden nu al wel mogelijk om – onder bepaalde voorwaarden – nieuwe verbindingen te laten financieren uit hoofde van de reguliere bekostiging voor het openbaar vervoer.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Kan de minister nog voor de behandeling van het MIT aangeven hoe zij denkt om te gaan met de knelpunten die het COV in haar inventarisatie heeft geschetst. Gelet op de teruggelopen belangstelling voor de NOV bij de minister pleit D66 voor verbetering van Gelderse en Overijsselse vaarwegen.

Antwoord:

In het MIT 2000–2004 is aangegeven welke knelpunten in het vaarwegenet de komende jaren wordt opgelost. Veel van de prioriteiten van het COV zijn hierin meegenomen. Een aantal prioriteiten zal voorts in de periode na dit MIT aan de orde komen. De Twentekanalen maken deel uit van zowel de realisatie- als de planstudiefase van het MIT. De IJssel maakt deel uit van een verkennende studie.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Het was toch niet bedoeling dat de schepen onder Nederlandse vlag varen met buitenlandse kapiteins. De in 1996 gestarte wervingscampagne heeft dus kennelijk weinig geholpen. Is de minister bereid hier opnieuw aandacht aan te besteden?

Antwoord:

Ik verwijs u hiervoor naar het antwoord op de vraag van het lid Herrebrugh over hetzelfde onderwerp.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Naar aanleiding van de brochure «wie, wat, waar» valt het D66 op dat van de 59 vriendelijke gezichten er slechts 4 van vrouwen zijn, waaronder minister en staatssecretaris op wier benoeming weinig invloed zal zijn geweest. Verder geen allochtonen. D66 spoort de bewindslieden aan om toch nog eens een positiever aktiebeleid te overwegen om deze eenzijdigheid aan de top te doorbreken.

Antwoord:

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft volop aandacht voor de bezetting van de top van het departement en het ontwikkelen en gereedstomen van potentieel daarvoor. In het beleid dat hieromtrent gehanteerd wordt staat «diversiteit» voorop: het ministerie streeft naar gerichte aandacht bij de benoeming van het topmanagement voor kandidaten uit diverse groepen in de samenleving, waaronder vrouwen en allochtonen. Ook is de inspanning gericht op het rijksbreed en binnen Verkeer en Waterstaat adequaat voorbereiden van potentieel topmanagement uit deze diverse groepen op het (gaan) vervullen van een topfunctie. Voor een deel zal deze gerichte inspanning op wat langere termijn vruchten gaan afwerpen. Vanuit deze bredere basis zal het echter ook mogelijk worden meer diversiteit in het topmanagement te realiseren.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van der Steenhoven geeft aan nog te wachten op antwoorden die zijn fractie heeft gesteld in het kader van NW4 (met name over waterkwaliteit, dioxine en vissen).

Antwoord:

Bij de behandeling van de vierde Nota waterhuishouding op 14 juni 1999 heeft de heer Van der Steenhoven (in tweede termijn) aangedrongen op een standpunt van de regering inzake de consumptie van dioxinehoudende vis. Inmiddels wordt door de verschillende wetenschappelijke diensten van zowel Verkeer en Waterstaat als van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij nader onderzoek uitgevoerd naar de dioxinegehalten in vis, de consumptie daarvan om daarmee de basis te vormen voor het innemen van een standpunt. Ik hoop u hierover binnenkort schriftelijk te kunnen informeren.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van der Steenhoven geeft aan dat België het gebruik van TDT-verven verbiedt. Wellicht kan worden ingegaan op de situatie in Nederland?

Antwoord:

De toepassing van Tributyltin in aangroeiwerende verven is in Nederland verboden voor schepen kleiner dan 25 meter. In internationaal verband heeft Nederland zich de laatste jaren ingezet voor een totaal verbod. Eind 1999 zal naar verwachting in de Algemene Vergadering van de IMO een resolutie worden aangenomen die het gebruik van TBT-houdende verven per 2003 verbiedt. Nationaal ben ik voornemens een convenant met de visserij af te sluiten om geen TBT-verven meer te gebruiken.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Goederenvervoer over de weg heeft een kleiner aandeel dan personenvervoer over de weg. Gezien de lage benuttingsgraad van Personenvervoer is gerichte stimulering van gedeeld autogebruik noodzaak. Bijvoorbeeld het plan om op basis van de postcode mensen bij elkaar te brengen. Is de minister bereid hiernaar onderzoek te doen en hierop in het NVVP terug te komen?

Antwoord:

Over de wijze, waarop de afgelopen jaren Carpoolen is gestimuleerd, ook door het bij elkaar brengen van mensen op basis van hun postcode, heb ik u uitgebreid geïnformeerd bij de beantwoording van de vragen van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat bij brief

DGP/M/MV/U.99.03404 van 6 oktober 1999. In het NVVP zal ik onder het onderdeel Vraagbeïnvloeding terugkomen op de wijze waarop het stimuleren van Carpoolen verder vorm zal krijgen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): De minister wil transportpreventie bereiken door beprijzing van externe en infrastructuurkosten. Wanneer kan dit instrument in EU-verband worden geïntroduceerd?

Antwoord:
Beprijzen heeft inderdaad mede effect op transportpreventie. Beprijzen kan door verschillende instrumenten. Een aantal instrumenten zijn al ingevoerd in Europees verband, bijvoorbeeld een gebruiksheffing voor het spoorvervoer en minimumtarieven voor brandstofaccijnzen. Het Witboek «Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik» dat de Europese Commissie in juli 1998 heeft uitgebracht, heeft tot nu toe nog niet tot concrete nieuwe maatregelen geleid. In de vergaderingen van de Transportraad grijp ik regelmatig de gelegenheid te baat om bij de respectievelijke voorzitterschappen erop aan te dringen het Witboek in de Raad te agenderen.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Er is dreigende overcapaciteit in de binnenvaart, waardoor met name kleine schepen schaarser worden. Welke oplossing ziet de minister, als de oud-voor-nieuwregeling niet wordt aangescherpt? Wat doet de minister aan stimulering van het onderliggend vaarwegennet? En welke rol speelt kostendoorberekening in deze sector? Hoe is de feitelijke situatie en welke verbeteringen staan op stapel?

Antwoord:
Ook na afronding van de laatste slooprunde bedraagt het aantal kleine schepen nog altijd ruim een vierde van de totale Nederlandse vloot. Van schaarste aan kleine schepen is geen sprake: vraag en aanbod naar dit scheepstype zijn in evenwicht en ik heb geen aanwijzingen dat dit gaat veranderen, ook niet door de komende nieuwbouw. Wat de oud-voor-nieuwregeling betreft, die wordt conform het besluit van de Raad van EU-Transportministers stapsgewijze afgebouwd tot 2003 en blijft daarna beschikbaar als

crisisinstrument dat kan worden geactiveerd door de Europese Commissie, gehoord hebbende het bedrijfsleven en de betrokken lidstaten. Er zijn stemmen opgegaan om de oud-voor-nieuw-verhouding tijdelijk weer te verhogen. Ik ben daar geen voorstander van. Ten eerste strookt het niet met de Europese Verordening. Bovendien zou het een impuls kunnen zijn voor sommigen om snel nog meer nieuwbouw te plegen, voordat zo'n verhoging daadwerkelijk zou zijn doorgevoerd. Daar ligt mijn wezenlijke punt van zorg: te veel nieuwbouw. Tot volgend jaar september komen er naar verwachting ruim honderd nieuwe schepen en bakken in de vaart. Het is een open vraag welk effect dat heeft op de tarieven en capaciteitsverhoudingen in de sector. Maar het bedrijfsleven moet niet weer bij de overheid aankloppen, wanneer er onverhoopt toch opnieuw overcapaciteit zou ontstaan. In de afgelopen jaren heeft de Nederlandse overheid honderden miljoenen gulden bijgedragen aan de sanering van de sector: geld besteed aan de sloopregeling en geld ten behoeve van flankerend beleid zoals de stimuleringsregeling samenwerkingsverbanden. Die tijden zijn nu voorbij. En in dat kader heb ik gesteld, dat bij een nieuwe situatie van overcapaciteit de sector zelf de broek moet ophouden. Ook in de sector zelf is daarop overigens al gewezen, met name door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. De sector is er trouwens al mee bezig zich in te dekken voor mogelijke slechte tijden: via de inkomsten uit de oud-voor-nieuw heffingen (voor het in de vaart brengen van een nieuw schip moet men tot het voorjaar van 2003 nog een compenserend bedrag betalen) brengt de binnenvaart een bedrag bijeen (in de Europese verordening reservefonds genoemd) voor in de toekomst te nemen maatregelen. Het onderliggend vaarwegennet behoudt de aandacht in ons MIT. In noem de realisatieprojecten Zuid-Willemsvaart, 2e Krabbersgatsluis en de Hardersluis, in de planstudietabel bevinden zich het Wilhelminakanaal en de vaarwege Almelo-Coevorden. De Zaan bevindt zich in de verkenningsfase. De EU Transportraad heeft zich in beginsel akkoord verklaard met het EU Witboek over de doorberekening van de infrastructuur en externe kosten aan de

vervoersmodaliteiten. Dat betekent dat voor alle modaliteiten in de komende jaren die doorberekening zal worden ingevoerd. Over het hoe en wanneer daarvan is de discussie nog maar amper gestart. Ik verwacht hierover over één jaar meer concrete mededelingen te kunnen doen. Ik verwijs u verder nog naar mijn antwoord op de vraag van de heer Stellingwerf over de binnenvaart.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Wat doet de minister aan de 3-daagse stremming van de Rijn in verband met een oefening? Heeft zij overleg met de Minister van Defensie?

Antwoord:
Wat betreft de voorgenomen legeroefening maart volgend jaar op de Rijn nabij Emmerich ben ik in overleg met Defensie. Bovendien is overleg met de Bondsrepubliek Duitsland hierover nodig. Ik heb begrip voor de opmerkingen vanuit de binnenvaart dat de belangrijkste Europese vaarwege niet zo maar drie dagen kan worden afgesloten.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF): Ontsnipperingsbeleid. Nog te weinig prioriteit. De heer Stellingwerf bepleit binnen het totaalbudget een verdubbeling van het budget voor faunamaatregelen. Motie aangekondigd.

Antwoord:
Ontsnippering is maatwerk. De noodzakelijke inspanningen moeten nauw aansluiten op lokale situaties. Soms kan met eenvoudige aanpassingen aan kunstwerken of een kleine faunatunnel worden volstaan en soms is een grote maatregel als een ecoduct noodzakelijk. Een verdubbeling van het budget voor faunamaatregelen is geen panacee voor het oplossen van de huidige knelpunten. Mijn huidige begroting bevat een realistisch programma om in de komende jaren bestaande versnippering terug te dringen en nieuwe versnippering te voorkómen. De doelen voor 2010 zijn nog onverkort van kracht. De resultaten wijzen uit dat we tot nu toe op de goede weg zijn. Ik zou in overweging willen geven de motie niet in te dienen.

