

Noot 1 (zie blz. 1929)

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2001 (27 400-XII)

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Moeten we de vaarwegen niet goed onderhouden? Is er geen 200 mln extra hiervoor nodig?

De geachte afgevaardigde Van den Berg vroeg aandacht voor beheer en onderhoud van de vaarwegen. De Staatssecretaris is in het Algemeen Overleg van 28 september jl. uitgebreid ingegaan op de financiële problematiek die hierbij thans speelt. Ze heeft aangegeven dat dit van tijdelijke aard is. Vanaf 2005 kan binnen de begroting van V&W structureel extra geld worden vrijgemaakt voor de instandhouding van de bestaande infrastructuur. Tot 2005 bestaat deze mogelijkheid echter niet. Gedurende deze periode wordt de problematiek beheersbaar gehouden door prioriteit te geven aan de belangrijkste functies waterafvoer en hoofdvaarwegen alsmede de vastliggende juridische verplichtingen. Daarnaast zullen in de uitvoeringsjaren van de begroting wanneer het betalingsritme daar ruimte voor biedt middelen prioritair worden aangewend voor het oplossen van knelpunten op het gebied van beheer en onderhoud. Voor de overige functies wordt gedurende de periode tot 2005 veelal nog slechts curatief onderhoud gepleegd.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Ondersteunt de minister het recente pleidooi van Minister Pronk om een netwerk van binnenvaart-terminals en multimodale verslagcentra aan te leggen, ook in financiële zin?

De heer Van den Berg vroeg of ik het pleidooi van Minister Pronk, om een netwerk van terminals en multimodale overslagcentra aan te leggen, zowel in financiële als in beleidsmatige zin ondersteun. Ik onderschrijf de visie van Minister Pronk dat een kwalitatief goed en landelijk dekkend

netwerk van containerterminals en multimodale overslagcentra essentieel is voor de ontwikkeling van inter- en multimodaal vervoer. Ik ben het daarmee eens. Wel is het zo dat investeren in en exploiteren van terminals een normale economische activiteit is. De overheid heeft een rol als het gaat om de toetsing van initiatieven aan (maatschappelijke) randvoorwaarden zoals milieu en veiligheid. Maar investeringen in terminals zijn doorgaans omvangrijk en de ontwikkeling van de omzet komt veelal langzaam op gang. Dat leidt tot bovengemiddelde bedrijfsrisico's en aanloopverliezen. Ik heb daarom een subsidieregeling ontwikkeld, die per 1 november 2000 van kracht is geworden. Deze regeling, de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals beoogt de bedrijfsrisico's te beperken door het verstrekken van een investerings-subsidie voor (de uitbreiding van) inland terminals. Totaal is voor de uitvoering van deze regeling in de periode 2000-2003 18,6 miljoen gulden beschikbaar. Ik verwacht dat de regeling een krachtige impuls zal geven aan de completering en verfijning van het netwerk van terminals en multimodale overslagcentra in Nederland. De regeling mag zich verheugen in een grote belangstelling van het bedrijfsleven. Tot op heden zijn reeds 10 aanvragen voor subsidie ingediend. Aanvullend op dit stimuleringsbeleid zal ik met Minister Pronk in het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening bezien op welke wijze de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van multimodaal ontsloten bedrijventerreinen kunnen worden verbeterd.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan de minister een reactie geven op het ov-fietsplan?

Bij stations wordt in de periode 2000-2007 f 460 miljoen geïnvesteerd in nieuwe fietsenstallingen. De eerste

wordt binnenkort bij Nijkerk in gebruik genomen. Thans is de leidraad Fietsparkeren in herziening. Het inzetten van de antidiefstalchip (fietsstag) in de strijd tegen fietsendiefstal is een goede zaak en juich ik toe. Zoals ik u al eerder informeerde is de zaak van het invoeren van een antidiefstalchip (of fietsstag) een zaak van de branche. Inmiddels is de invoering van de fietsstag één van de speerpunten in het Integraal VeiligheidsPlan. Daartoe is bij BZK een werkgroep onder leiding van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en bestaande uit vertegenwoordigers van de fietsbranche, consumenten-organisaties en politie van start gegaan met het opstellen van een invoeringsplan. Zodra dat klaar is zal ik nog nader daarover informeren. Het plan OV-fiets is zeer recent ingediend en een reactie daarop volgt. In eerste aanleg lijkt het een goed initiatief.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Kan minister de problematiek met betrekking tot de veren nogmaals bezien?

Betreffende de veren hebben zowel dhr. Van den Berg als mevrouw Ravestein vragen gesteld. Inspraakprocedures n.a.v. voorgenomen aanpassingen bij zowel de Bergsche Maasveren als de veren over het Noordzeekanaal zijn afgerond. Ik zal de Kamer over de resultaten hiervan op korte termijn informeren. Het punt rampenbestrijdingsplan Velzen is mij bekend en wordt in het verdere besluitvormingstraject meegenomen.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): Is de minister het ermee eens dat er een plan van aanpak komt om de basiskwaliteit van het spoornet en het materieel aan te pakken? Wat gebeurt er al, bijvoorbeeld in kader van BB21?

Ik deel het belang dat de heer Van den Berg hecht aan de aanpak van de basiskwaliteit van het spoornet. RIB is de organisatie die de spoorweginfrastructuur die onder mijn verantwoordelijkheid valt, beheert en instandhoudt. Instandhouding betekent dat de afgesproken functionele eisen wat betreft maximumsnelheid en maximale aslasten gereden moeten kunnen worden op het net. Daarnaast is het

gewenst om heldere afspraken te maken over andere kwaliteitsaspecten, zoals de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het net. RIB heeft in de beschikkingsaanvraag voor 2001 en de vier daarop volgende jaren opgenomen welke kwaliteit geleverd zal worden, onder andere de beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Wat de betrouwbaarheid betreft is daarin een reeks opgenomen met een afnemend aantal storingen. Dit sluit aan bij mijn toezegging in het MOU van het prestatiecontract waarin tot uitdrukking is gebracht het belang dat ik hecht aan een noodzakelijke verbetering van de beschikbaarheid en kwaliteit van de spoorinfrastructuur. Thans ben ik nog met zowel NS als RIB in overleg over de te leveren kwaliteit. Tevens heb ik afgesproken dat RIB mij elk kwartaal informeert over de kwaliteitseisen wat betreft de maatschappelijke randvoorwaarden, vooral veiligheid en geluid. Er hoeft dus nu geen plan van aanpak meer te komen.

Vraag van het lid **Van den Berg** (SGP): De staatssecretaris heeft van het LOK een rapport inzake mogelijke alternatieven voor de huidige dure kerkteléfono ontvangen wanneer komt hierop een reactie? Kan de staatssecretaris reeds een tipje van de sluier oplichten omtrent de richting waarin zij denkt de ontstane problematiek te kunnen ondervangen?

Aan een reactie op het rapport van het LOK wordt op dit moment gewerkt. Nog deze week kunt u terzake een brief verwachten.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Kan de minister ons toezeggen op korte termijn over te gaan tot invoering van de vluchtstrook als spitsstrook op de volgende drie trajecten en de kamer te informeren over de plannen voor gebruik van de vluchtstroken op andere trajecten? A1 Apeldoorn–Deventer A2 knooppunt Eindhoven A28 Hattermerbroek–Meppel.

Er loopt voor de A1 Deventer–Beekbergen (bij Apeldoorn) momenteel, in combinatie met de A50 Beekbergen–Waterberg (bij Arnhem), een onderzoek naar mogelijkheden tot capaciteitsvergroting in beide richtingen door plus- of spitsstroken. Daarbij worden

tevens de eventuele consequenties van grotere verkeersstromen voor het knooppunt Beekbergen in beeld gebracht. In de eerste helft van 2001 moet duidelijk worden of, en zo ja welke, maatregelen eventueel op kortere termijn uitvoerbaar zijn. Voor de A1 is een beperkt budget gereserveerd in de jaren 2003/2004. Met betrekking tot de A2 Eindhoven heb ik tijdens bestuurlijk overleg, dat ik in juni 2000 met de regio Noord-Brabant heb gevoerd, afgesproken dat een besluit over tijdelijke maatregelen, voorafgaand aan de realisatie van het project A2 Tangenten Eindhoven, pas kan worden genomen zodra bekend is om welke maatregelen het gaat en wat de kosteneffectiviteit ervan is. Ik wacht deze informatie af. Op basis van de afspraken met Noord-Nederland (Langman) wordt er voor het traject A28 Zwolle–Meppel een MIT-verkenning uitgevoerd. Het benutten van de vluchtstrook als spitsstrook is een van de oplossingsrichtingen die daarbij aan de orde komt. Op basis van de verkenning beslis ik in 2001 over de verdere aanpak. Verder wordt voor de MIT-projecten die zich in de planstudiefase bevinden (dit zijn de meest filegevoelige wegvakken) onderzocht in hoeverre het toepassen van benuttingsmaatregelen gewenst is. Hiervoor zijn in het MIT financiële middelen gereserveerd.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Ik nodig de minister uit met een praktisch plan te komen voor experimenten die niet op papier maar in de grond hun waarde kunnen bewijzen. Dit betreft de mogelijkheden van ondergrondse mobiliteit oftewel transport via buizen. Graag een reactie.

De heer Eurlings heeft mij uitgenodigd om met een praktisch plan te komen. Zo'n praktisch plan is er in feite al. Want zoals bekend heb ik recent het Eindrapport «Transport onder ons: Van visie naar realisatie» uitgebracht. Daarin staan de voorgenomen acties voor de komende paar jaar. Uitgangspunt is een stap voor stap benadering. Het gaat hierbij om een aantal concrete projecten die alle op initiatief van de markt zijn opgestart. Meer specifiek doel ik hier op traditionele buisleiding projecten, zoals de realisatie van een propyleenleidingnetwerk tussen Rotterdam, Antwerpen, Zuid

Limburg en het Roer- en Rijngebied, de aanleg van een Multi Core leiding in het Rotterdamse Havengebied. Voor de niet-traditionele projecten gaat het om de aanleg van het OLS tussen Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp als onderdeel van een intermodale keten voor tijdkritische goederen. Voor al deze projecten is een bijdrage aan het Rijk gevraagd. Voor een financiële bijdrage aan het propyleenleidingnetwerk en het OLS bij de mainport Schiphol wordt een beroep op de ICES gedaan. Voor de Multi Core leiding is inmiddels een subsidie uit de HIP regeling toegekend. Daarnaast wordt gewerkt aan modernisering van de wet- en regelgeving t.b.v. zowel traditionele buisleidingen als OLS Tenslotte wordt een aantal planstudies verricht naar nieuwe toepassingsmogelijkheden voor OLS. Samen met de initiatiefnemers zullen die studies worden uitgevoerd. Het betreft hier de vervolgfase van de studie naar een OLS Tilburg en de vervolg aanpak m.b.t. de logistieke ruit Westelijke Mijnstreek. Hierover worden thans afspraken gemaakt met mijn ministerie.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Is het waar dat de minister een deel van het geld voor de schippers niet uitkeert vanwege een meningsverschil?

Zoals de heer Eurlings uit berichten in de media heeft vernomen zou een deel van de door mij op 18 oktober 2000 aan de sector toegezegde subsidie niet worden uitgekeerd vanwege een meningsverschil. Dat is niet juist. Op de vraag van de organisaties, CBRB en Het Kantoor, om financiële steun om met behulp van ICT onderzoek te doen naar meer efficiency in de binnenvaart heb ik gereageerd met een toezegging van f.150.000. Die belofte doe ik gestand afhankelijk van de invulling door de organisaties in de vorm van een projectvoorstel. Ik wacht het projectvoorstel van CBRB en Kantoor Binnenvaart af.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Het CDA is er voorstander van om bij aanpassingen in de infrastructuur structureel een logistieke toets door te voeren. Is de minister bereid deze verbetering over te nemen?

Ja. Waar het om gaat is dat ruimtelijke keuzes in samenhang

worden gezien met de daarvoor benodigde investeringen in nieuwe infrastructuur. Ik heb daarom in het NVVP een onderzoek aangekondigd, samen met provincie/kaderwet-gebieden en gemeenten, naar de mogelijkheden van de toepassing van een mobiliteitstoets. Het bedrijfsleven heeft op 31 oktober jl. met mij afspraken gemaakt om voor het goederenvervoer een dergelijke toets uit te willen werken. Ik zal de provincies en gemeenten verzoeken om daar verdere medewerking aan te geven en dit niet alleen te beperken tot het goederenvervoer. In deze mobiliteitstoets wordt bij de ontwikkeling van woon- en werklocaties en bedrijfsterreinen de consequenties voor verkeer en vervoer en de daarmee samenhangende consequenties voor de infrastructuur in kaart te brengen.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Kan de minister met betrekking tot ruimtegebrek en sparen van groene gebieden offensiever en gericht plannen uitwerken voor bijvoorbeeld tunnelbakken en stapeling van wegen?

Ten behoeve van de besluitvorming over wegaanleg en wegwitbreiding worden trajectnota's gemaakt. In deze trajectnota's worden verschillende varianten uitgewerkt, onder meer met inachtneming van de verschillende beleidskaders zoals de Inpassingsbrief en de Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur. In voorkomende gevallen zal dit soort varianten worden meegenomen.

Vraag van het lid **Eurlings** (CDA): Reactie op het door de heer Eurlings geformuleerde uitgangspunt dat de staatssecretaris, wanneer het NMA-onderzoek m.b.t. de UMTS-veiling resultaat oplevert, haar verantwoordelijkheid waarmaakt «door in een brief aan de Kamer duidelijk te maken wat er precies is gebeurd, hoe dit kon gebeuren in het door de regering ontworpen veilingstelsel en wat de gevolgen van deze nieuwe feiten zijn».

De NMA onderzoekt momenteel of de mededingingswet is overtreden. De NMA onderzoekt niet of de veilingregels zijn overtreden. Het NMA-onderzoek vindt plaats op basis van de mededingingswet. De NMA heeft eigenstandige bevoegdheden

en verantwoordelijkheden, zij rapporteert niet aan de staatssecretaris van V&W. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal moeten beoordelen of er sprake is geweest van overtreding van de veilingregels. Voor dat oordeel zijn de uitkomsten van het NMA-onderzoek uiteraard van belang.

Vraag van het lid **Van Gijssel** (PvdA): NVVP ontbeert kwaliteitscriteria en normen voor handhaving, op gebied van emissies, ruimtebeslag etc. zoals de aanpak bij Schiphol. Reactie.

Er bestaan in het milieubeleid normen voor luchtkwaliteit en geluid die ook gelden voor Verkeer en vervoer. In het NVVP zijn in aanvulling hierop kwantitatieve doelen vastgesteld voor de emissies van verzurende stoffen, de ontsnippering van infrastructuur en is aangegeven dat de geluidhinder en geluidbelasting door verkeer moeten afnemen, hetgeen bij een groeiend volume een niet geringe opgave is. Voor ruimtebeslag is geen doel geformuleerd, maar een algemene strategie gericht op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Ook wordt in het NVVP voorgesteld vrijwaringszones in te stellen mede om conflicterende functies vanuit milieuoptiek te verminderen en/of te voorkomen. Hiermee is een vrijwel volledig milieukader geformuleerd voor de ontwikkeling van het verkeer en vervoerbeleid. De uitstoot van CO₂ door het verkeer is onderdeel van de algemene sectoroverstijgende aanpak van de klimaatproblematiek zoals aangegeven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid.

Vraag van het lid **Van Gijssel** (PvdA): Inzet van spoorblokken bij spoorwegovergangen.

De inzet van spoorblockers bij het verbeteren van de veiligheid bij overwegen is een optie. Naar aanleiding van eerdere Kamervragen zijn voorbereidingen voor een onderzoek gestart. Waarschijnlijk kan over enige tijd een proefopstelling bij een geselecteerde overweg neergezet worden. Het resultaat van de proef zal aan de Kamer gerapporteerd worden (zie ook vraag 21).

Vraag van het lid **Van Gijssel** (PvdA): Bij verbreding van 2x2 naar 2x3, in

principe inrichten als doelgroepstrook. Gaarne reactie.

In het NVVP worden doelgroepenstroken, tenzij in de vorm van betaalstroken, niet langer als een oplossing van de verkeers- en vervoersproblemen gezien.

Vraag van het lid **Van Gijssel** (PvdA): Graag oordeel minister over relatie tussen Bouwbesluit, veiligheidsvoorschriften en Veiligheidseffectenrapportage. Moeten we een dergelijke rapportage verplicht stellen? (tunnels, garages en dergelijke).

Ik acht mij niet bevoegd het gevraagde oordeel te geven. Inzake het Bouwbesluit, veiligheidsvoorschriften voor parkeergarages en toepassing van een veiligheidseffectrapportage verwijs ik naar bewindslieden van VROM resp. BZK. Voor mijn standpunt inzake regelgeving voor tunnelveiligheid verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de heer Eurlings over dit onderwerp.

Vraag van het lid **Van Gijssel** (PvdA): Voelt de minister voor f 0,10 per auto per jaar voor slachtofferhulp? (opcent MRB o.i.d.) met oog op structurele financiering.

Naar mijn mening dienen de kosten voor hulp aan slachtoffers van het verkeer gedragen te worden door degenen die deze kosten veroorzaken, c.q. de maatschappijen waarbij zij verzekerd zijn. Dit is in de lijn met het SER-advies over investeren in verkeersveiligheid.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Kan de minister een omschakelfonds instellen waaruit parkeerplaatsen voor deelauto's kunnen worden (mede) bekostigd?

Mevrouw Giskes borduurt hier voort op motie 14, die bij de begrotingsbehandeling van Financiën op 4 oktober 2000 eerder aan de orde is geweest. Collega Zalm heeft hier mijns inziens terecht negatief op gereageerd, om principiële en om financiële redenen (dekking is niet adequaat). Ik wijs erop dat parkeerbeleid sinds jaar en dag is gedecentraliseerd bij gemeenten. Het is in hun handen om speciale parkeerplaatsen voor deelauto's te creëren. Ook de ruimtelijke indeling van parkeergelegenheden en het kiezen

van centrale plaatsen is een beleidsmatige afweging die op gemeentelijk niveau gemaakt wordt. Het is thans onduidelijk of en in hoeverre behoefte is bij gemeenten aan een dergelijk fonds en wat ermee beoogd wordt. Evenmin is de omvang van de problematiek duidelijk en daarmee de omvang van een eventueel fonds. Stimulering van deelauto's onderschrijf ik, maar dan moet duidelijk zijn welk instrumentarium daarvoor het best ingezet kan worden. Novem zal een beleidsanalyse opstellen en afhankelijk van de uitkomsten kan het zijn dat daaruit een stimuleringsprogramma wordt afgeleid.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Kan de minister een reactie geven over het voeren van zwaailicht door artsen in noodsituaties?

Het voeren van blauw zwaailicht en sirenes is voorbehouden aan politie, brandweer, ambulancediensten en een aantal met name aangewezen hulpverleningsdiensten. Dit is geregeld in de Regeling optische en geluidssignalen. Tijdens het voeren van deze signalen hebben de genoemde diensten een ontheffing van alle artikelen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met dien verstande dat het verkeer niet in gevaar mag worden gebracht. De bestuurders van dergelijke voertuigen dienen opgeleid te zijn voor het rijden met genoemde signalen. Ik vind het onverantwoord om niet daarvoor opgeleide individuele weggebruikers, in casu huisartsen, toe te staan hun auto's, uitgerust met blauwe zwaailichten en sirenes, als voorrangsvoertuigen te gebruiken. Ik vrees dat het middel erger zal zijn dan de kwaal. Er zijn over dit onderwerp ook schriftelijke vragen gesteld door het lid Buijs van het CDA aan mijn ambtgenoten van Justitie en VWS. Op deze vraag zal dus schriftelijk worden teruggekomen.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Kan de minister een reactie geven op de openbaar vervoer fiets?

Bij stations wordt in de periode 2000-2007 f 460 miljoen geïnvesteerd in nieuwe fietsstallingen. De eerste wordt binnenkort bij Nijkerk in gebruik genomen. Thans is de leidraad Fietsparkeren in herziening.

Het inzetten van de antidiefstalchip (fietstag) in de strijd tegen fietsendiefstal is een goede zaak en juich ik toe. Zoals ik u al eerder informeerde is de zaak van het invoeren van een antidiefstalchip (of fietstag) een zaak van de branche. Inmiddels is de invoering van de fietstag één van de speerpunten in het Integraal VeiligheidsPlan. Daartoe is bij BZK een werkgroep onder leiding van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en bestaande uit vertegenwoordigers van de fietsbranche, consumentenorganisaties en politie van start gegaan met het opstellen van een invoeringsplan. Zodra dat klaar is zal ik nog nader daarover informeren. Het plan OV-fiets is zeer recent ingediend en een reactie daarop volgt. In eerste aanleg lijkt het een goed initiatief.

Vraag van het lid **Giskes** (D66): Openbaar vervoer-reisinformatie zou voor iedereen gratis moeten zijn. Wat vindt de minister hiervan?

Reisinformatie voor het openbaar vervoer kan telefonisch ingewonnen worden bij OVR tegen gesprekskosten van 75 cent per minuut. Via internet kan men een gratis advies ontvangen. Vervoerders dragen voor de helft in de kosten van OVR bij. De andere helft wordt bestreden uit de telefonische inkomsten.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Welke afspraken heeft de staatssecretaris gemaakt met de gemeente Nijmegen over de Waalsprong?

Over de Waalsprong heb ik met de gemeente Nijmegen de volgende afspraken gemaakt: het Rijk accepteert de ontstane schade conform de gebruikelijke procedures; de dijkverlegging bij Veur-Lent wordt zo spoedig mogelijk gerealiseerd; de juridische procedures worden zo snel mogelijk afgehandeld; de Vinexlocatie Waalsprong gaat door; het Rijk werkt mee aan de noodzakelijke activiteiten om de bereikbaarheid en ontwikkeling van de Waalsprong en de stad te garanderen. Uitwerking van deze afspraken zal geschieden door de inmiddels in het leven geroepen bestuurlijke taakgroep. Het ligt in de bedoeling dat deze groep eind dit jaar haar eindvoorstellen zal presenteren.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): In het kader van de hoge dieselprijzen blijkt de sector niet in staat om kostprijzen naar klanten door te berekenen. De minister heeft werkgroepen om dit uit te zoeken. De PvdA raagt zich af welke argumentatie de minister heeft dat dit een verantwoordelijkheid is voor de rijksoverheid om zich hier mee bezig te houden?

De geachte afgevaardigde de heer Herrebrugh kan ik antwoorden dat door de zeer snel gestegen dieselprijs in het afgelopen jaar een groot aantal bedrijven in de transportsector in acute liquiditeitsproblemen zijn geraakt. Door het dieselakkoord met de vervoerders en verladers in het wegtransport heeft de Regering, via een verlichting van de directe liquiditeitsproblemen, zorg gedragen voor de noodzakelijke continuïteit van deze belangrijke sector voor onze economie. Gelijktijdig zijn werkgroepen in het leven geroepen om voorwaarden te scheppen voor het voorkomen van soortgelijke problemen in de toekomst. Onder voorzitterschap van onafhankelijke voorzitters moet de sector zelf met gedragen voorstellen komen voor structuurverbetering, doorberekening en vergroening/variabilisatie.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): Is de staatssecretaris bereid om de vergunning inzake Oolderveste te bezien en te toetsen aan de nieuwste inzichten die thans bestaan in het waterbeheer?

De plannen inzake Oolderveste zijn bij het benoemen van de pijplijnplannen al getoetst aan de beleidslijn ruimte voor de rivier. Zoals bekend, liggen de nieuwe inzichten ook aan deze beleidslijn ten grondslag. Bij die toetsing is geconcludeerd dat het plan op zich niet voldoet aan de beleidslijn. Omdat het plan echter al een vergevorderd stadium verkeerde is door de toenmalige bewindslieden van VROM en V&W in overleg met het provinciaal bestuur besloten om het plan als pijplijnplan aan te merken en toe te staan dat het plan gerealiseerd zou worden. Ik wil mij houden aan deze bestuurlijke afspraak en heb daarom – zoals u bekend is – besloten om hoger beroep aan te tekenen tegen de uitspraak van de rechtbank om de verleende rivierenwetvergunning te vernietigen.

Vraag van het lid **Herrebrugh** (PvdA): De overheid heeft wel een verantwoordelijkheid bij stimulering van ontstaan van intermodaliteit. Niet alleen investeren in terminals maar ook in de vervoersmiddelen zelf. Kunnen de oud voor nieuw gelden (Fonds Rijn en Binnenvaart) hiervoor gebruikt worden? Zijn die gelden ook belegd?

Zoals de heer Herrebrugh het stelt zou de overheid een verantwoordelijkheid hebben bij stimulering van ontstaan van intermodaliteit en dan niet alleen wat betreft investeren in terminals, maar ook in de vervoersmiddelen zelf. Hij vraagt zich in dit verband af of de oud-voor-nieuwgelden uit het fonds voor de binnenvaart hiervoor gebruikt kunnen worden. Het antwoord luidt neen. Die gelden kunnen in tijden van crisis in de binnenvaart (bijvoorbeeld structurele overcapaciteit) gebruikt worden voor een internationale sloopregeling of, indien de internationale binnenvaart-organisaties daar unaniem om vragen, ten behoeve van o.m. om-, her- en bijscholing, vervroegd verlaten van de sector door ondernemers, verbeteren vakbekwaamheid, ontstaan samenwerkingsverbanden en voor technische aanpassingen aan schepen met het oog op verbetering van de arbeidsomstandigheden en verhoging van de technische veiligheidseisen. Een eventuele actie kan alleen op Gemeenschapsniveau gestart worden. Overigens zijn er op het gebied van de stimulering van intermodaal vervoer wel enkele nieuwe ontwikkelingen te melden. Op 1 november 2000 is de stimuleringsregeling voor openbare inland terminals in werking getreden. De belangstelling voor deze regeling is groot. Een tweede ontwikkeling is een bijdrageregeling voor regionaal georiënteerde intermediairen, die het bedrijfsleven attenderen op mogelijkheden van intermodaal vervoer en op de stimuleringsregeling logistieke efficiency. De regeling biedt bedrijven de mogelijkheid voor het uitvoeren van logistieke scans, zowel individueel als per bedrijfsterrein of goederensegment.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Is de minister bereid om extra FES-geld over te hevelen naar V&W?

Er is geen ruimte in de FES-begroting om extra geld over te hevelen naar de begroting van Verkeer en Waterstaat. Een eventuele overheveling van FES-geld zou ten koste gaan van investeringen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Kan de minister een reactie geven op het voorstel van de VVD om een pakket aandelen van de NS te verkopen, zodat een minderheidsaandeelhouder bestaat naast de Staat?

In de nota Staat-NS, die ik voorjaar 2000 naar de Tweede Kamer gestuurd heb, heb ik aangegeven dat (gedeeltelijke) privatisering van NS een sluitstuk kan zijn op de verzelfstandiging in 1995, mits duidelijkheid wordt geboden op het gebied van de marktordening en het toezicht adequaat is geregeld. Op dit moment worden vele activiteiten ondernomen om te komen tot een nieuwe marktordening, waaronder de uitplaatsing van de taak-organisaties en de voorbereiding van de nieuwe spoorwegwet en concessiewet. De marktordeningsoperatie is derhalve nog geenszins afgerond. Daarnaast is het van belang voor de ontwikkeling van de NS dat de internationale spoormarkt voldoende is opengesteld om als (gedeeltelijk) geprivatiseerde onderneming te kunnen onderneemen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Waarom is er niets gedaan met de VVD-motie voor een antifileplatform?

Het antifileplatform heeft in mijn ogen vorm gekregen in het BOR. Er is met alle betrokken partijen overleg gevoerd (Noordzeeberaad, en regulier Bereikbaarheidsoverleg) en dit heeft met name geresulteerd in het BOR: Mede op basis van initiatieven uit het bedrijfsleven wordt er door Rijk, private partijen en bestuurlijke partners fors geïnvesteerd in een breed en samenhangend pakket maatregelen, waaronder het oplossen van infrastructurele knelpunten, de introductie van tarieven en het bieden van alternatieven, waarmee de bereikbaarheid wordt vergroot.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Kan het kabinet nu snel een besluit nemen op basis van het variant-onderzoek?

Binnen afzienbare tijd zijn de resultaten van de verkenning naar de Zuiderzeelijn bekend. Op basis daarvan zal het kabinet begin volgend jaar een besluit nemen.

Vraag van het lid **Hofstra** (VVD): Waarom wordt er niet sneller overgegaan tot actie en uitvoering van de A28 Meppel-Zwolle, in plaats van eerst nu een noodzaakonderzoek? Waarom niet meteen 2x3 rijstroken in uitvoering genomen?

Op basis van de afspraken met Noord-Nederland (Langman) wordt voor de A28 Zwolle-Meppel een MIT-verkenning uitgevoerd. Volgens de spelregels van het MIT is dat nodig om een planstudie te kunnen starten. Bij verbreding van de weg met een derde rijstrook zal een tracéwetprocedure gevolgd moeten worden. Het meteen in uitvoering nemen van 2x3 rijstroken is niet mogelijk. Ook is er onvoldoende geld om alle gewenste projecten in een keer aan te pakken en er zullen dus prioriteiten gesteld moeten worden. Op basis van de verkenning beslis ik in 2001 over de verdere aanpak. Naar aanleiding van de benuttingenstudie A28 Zwolle zal naar verwachting in 2002 op het grootste knelpunt bij Zwolle onder andere een plusstrook worden aangelegd.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Graag reactie minister op plannen met betrekking tot de pontveer over het Noordzeekanaal?

Zie antwoord vraag Van de Berg.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Nederland staat op de rem met betrekking tot veiligheid tankers. Kan de minister een toelichting geven op het Nederlandse standpunt ook ten aanzien van de voorstellen van de Transportcommissaris?

Mevrouw Ravestein (D66) suggereert dat Nederland op de rem zou staan als het gaat om de veiligheid van tankers. Ik zou haast zeggen: het tegendeel is het geval. Ik heb mij in de Transportraad geschaard achter de Franse initiatieven – naar aanleiding van het ongeval met de «Erika» – om tot een verbetering van veiligheid van tankers te komen. Ik heb mij daarbij echter terughoudend getoond om dat in eerste instantie via een Europese maatregel te doen, omdat een aanpak in mondiaal

verband, via de Internationale Maritieme Organisatie, door mij effectiever werd geacht, onder meer omdat een unilaterale Europese maatregel al snel tot ongewenste bijeffecten zou kunnen leiden. Gezamenlijk met de Deense en Engelse collega's heb ik er mij vervolgens voor beijverd om ook werkelijk een IMO-besluit tot stand te brengen. Dit is in oktober ook gelukt: er bestaat principeovereenstemming over een versnelde uitfasering van enkelwandige tankers. Die principeovereenstemming zal zeer waarschijnlijk volgend voorjaar worden bekrachtigd met een formeel besluit. Na het recente ongeval met de «levoly Sun» voor de Franse kust is gesuggereerd dat Nederland verwijten konden worden gemaakt over de wijze waarop dan wel de mate waarin het schip eerder door de Nederlandse Scheepvaartinspectie zou zijn geïnspecteerd. Ook deze verwijten zijn volstrekt ten onrechte. Uit de gegevens omtrent de havenstaatcontrole blijkt dat juist de Nederlandse Scheepvaartinspectie de afspraken omtrent de veiligheidscontroles volledig nakomt, en dit ook in het onderhavige geval conform diezelfde afspraken heeft gedaan. Dit is ook de reden dat ik volledig kon instemmen met de Europese voorstellen – ook naar aanleiding van de «Erika» – tot aanscherping van de havenstaatcontrole, zij het dat ik aandrang op een praktische uitwerking van die voorstellen. Overigens voeg ik hier meer in zijn algemeenheid aan toe dat Nederland inmiddels initiatieven en feitelijk de leiding heeft genomen in een brede en fundamentele discussie over kwaliteitsregisters. Deze discussie loopt inmiddels op mondiaal niveau, en ik ben voornemens deze op Europees niveau nog sterker te gaan voeren.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Gaarne reactie voorstel gemeente Muiden voor een aquaduct in plaats van beweegbare brug?

De brug Muiden is onderdeel van het traject A9/A1/A6 (ofwel CRAAG). Het is één van de mogelijke alternatieven die momenteel worden uitgewerkt in de lopende planstudie CRAAG. Ik verwacht deze studie begin komend jaar ter inzage te kunnen leggen; het aquaduct is daarin een van de uitgewerkte alternatieven. In het kader van de terinzagelgging en

advisering nemen mijn ambtgenoot van VROM en ik een standpunt in waarin het voorstel van de gemeente Muiden zal worden betrokken en welk standpunt met de Kamer besproken zal worden.

Vraag van het lid **Ravestein** (D66): Graag reactie op het uitvlaggen naar Luxemburg?

Mevrouw Ravestein vroeg om nadere informatie over het uitvlaggen naar Luxemburg. Mij is uit persberichten bekend, dat 1 of 2 binnenvaartrederijen zouden overwegen enkele schepen uit te vlaggen naar Luxemburg. En dat enkele werknemers van die ondernemingen zich daar tegen zouden verzetten, en de hulp van de vakorganisatie FNV zouden hebben ingeroepen om na te gaan, of hun sociale positie dan niet zal verslechteren. Informeel is ons ter ore gekomen dat de FNV mogelijk hierover nog contact met de overheid zal opnemen. Op zich bestaan er geen wettelijke belemmeringen voor ondernemingen zich elders in de EU te vestigen.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Vorig jaar heeft de minister een motie overgenomen met betrekking tot de bus op de vluchtstrook. Kan de minister aangeven wanneer hier concrete acties op worden ondernomen?

De huidige richtlijnen voor het gebruik van de vluchtstrook voor bussen worden nu tegen het licht gehouden, op basis waarvan voorstellen voorjaar 2001 richting Tweede Kamer gezonden zullen worden.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij ongewijzigd beleid zal tot 2030 de CO₂ uitstoot op het terrein van Verkeer en Vervoer toenemen met 60 tot 90%. Voelt de minister zich niet als Pronk hier eigenlijk verantwoordelijk voor.

De minister voelt zich met de andere leden van het kabinet verantwoordelijk voor een adequate aanpak van de klimaatproblematiek. De kaders daarvoor worden voor een belangrijk deel in internationaal verband vastgesteld. Nederland vervult daarin een aanjagersrol (collega Pronk is daar nu mee bezig). Zoals aangegeven in het NVVP zal ook de verkeer

en vervoersector zich moeten inspannen om de uitstoot van CO₂ te beperken. Ik zie prijsbeleid en technologische innovatie als cruciale instrumenten. In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid zijn voor de periode tot 2010 maatregelen opgenomen als een intensivering van de handhaving van de maximumsnelheid, de etikettering van het brandstofverbruik en het op spanning houden van de banden. Vooruitlopend op verdergaande internationale afspraken hecht Nederland aan het verder bevorderen van de toepassing van schone en zuinige technieken. Voor de implementatie van verdergaande internationale afspraken zijn technische voertuigeisen, afspraken met voertuigfabrikanten, prijsbeleid en invoering van verhandelbare emissierechten belangrijke instrumenten. Via verschillende lijnen, zowel in het verkeers- en vervoersbeleid als in het algemene klimaatbeleid, wordt gewerkt aan invulling van deze instrumenten.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In veel woongebieden leidt de drukte op de rijkswegen tot ernstige situaties, bijvoorbeeld de A6, Gaasperdammerweg in de Bijlmer en de A13 in Overschie. Problemen met geluidsoverlast en luchtvervuiling. Een snelheidsverlaging naar 80 kilometer ter plekke zal de leefbaarheid danig verbeteren. Kan de minister hierop reageren?

In specifieke situaties ben ik zeker bereid om alle beschikbare instrumenten in overweging te nemen om de leefbaarheid te verbeteren. De A13 is daarvan een goed voorbeeld. Daar onderzoek ik samen met VROM de effecten van een scala aan maatregelen, waaronder snelheidsmaatregelen, op het milieu.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Waarom wordt geen invulling gegeven aan de door de Kamer gewenste intensivering van vervoermanagement, fiets- en parkeerbeleid (amendement-Giskes op artikel 3.18)? Waar blijft de toegezegde evaluatie van het lokale fietsbeleid? Ziet de minister op dit punt een actievere rol weggelegd voor de rijksoverheid?

De gevraagde intensivering vindt plaats binnen het kader van decentralisatie. Voor vervoer-

management stelt het rijk jaarlijks f 10 miljoen beschikbaar aan provincies en Kaderwetgebieden om vervoermanagement te stimuleren. Ook in het kader van het BOR is een afspraak opgenomen die vervoermanagement stimuleert. Voor het fietsbeleid kunnen gemeenten putten uit de GDU-gelden. Bovendien stelt het rijk voor de periode 2000-2007 f 460 miljoen beschikbaar voor fietsenstallingen bij stations. De eerste komt bij Nijkerk en zal binnenkort geopend worden. Parkeerbeleid is eveneens een zaak van gemeenten en het rijk ziet zijn taak vooral liggen bij kennisontwikkeling en -verspreiding. De evaluatie van het lokale fietsbeleid heeft vertraging ondervonden en zal binnen afzienbare tijd aan de Tweede Kamer worden toegezonden. Wel heeft er een, door mijn ministerie gefinancierde, benchmark van meer dan 50 steden plaatsgevonden inzake het fietsbeleid. De Fietsersbond heeft deze onlangs gepubliceerd. Op deze wijze acht ik de rol van het Rijk goed ingevuld.

Vraag van het lid **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft nog steeds niet willen of kunnen weerleggen dat een maximum snelheid van 100 km/uur grote voordelen kent met betrekking tot CO₂ uitstoot, verkeersveiligheid, reductie van geluid en verbetering doorstroming. Kan de minister in deze week van de klimaatconferentie op dit punt een positieve daad stellen?

Mijn huidige insteek is om niet zozeer te tornen aan het stelsel van snelheidslimieten, maar om de handhaving van bestaande limieten te verbeteren. In de Uitvoeringsnota Klimaat is een aanzienlijke intensivering van de verkeershandhaving afgesproken. Daar zijn we nu hard mee bezig, en dat levert een significante CO₂-reductie op.

Vraag van het lid **Stellingwerf** (RPF/GPV): Worden de toch al niet te ambitieuze doelstellingen van eind jaren tachtig zoals ze zijn verwoord in het SVV deel 2 en het NMP deel 2 nu geheel opgegeven?

De doelstellingen van het NVVP zijn gezien de mobiliteitsontwikkeling ambitieus en haalbaar. Voor veiligheid is de doelstelling van het SVV 2 onverkort overgenomen. Het

beleid ten aanzien CO₂ is in overeenstemming met het huidige kabinetsbeleid (Uitvoeringsnota Klimaatbeleid). Het doel voor NO_x omvat nu de gehele sector verkeer in plaats van alleen het wegverkeer zoals in SVV 2. Het doel voor VOS is aangescherpt. De doelstelling voor SO₂ is van 12 naar 13 kton gegaan als gevolg van tegenvallende reducties in de zeescheepvaart. Het NVVP kent verder een doel voor ontsnippering, en geeft aan dat geluidhinder en geluidbelasting door verkeer moeten afnemen (een nieuwe algemene doelstelling voor geluid zal in het NMP 4 worden opgenomen).

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Komt er met een PPS constructie nu echt schot in het doortrekken van de A4?

Publieke en private partijen zijn het er over eens dat bestaande knelpunten m.b.t. de doorstroming van het verkeer op de A4 corridor opgelost kunnen worden door investeringen in PPS verband. Dinsdag heb ik met private partijen een convenant afgesloten om gezamenlijk een projectgroep met een onafhankelijk voorzitter op te richten om de concrete PPS mogelijkheden verder uit te werken. De inbreng van kennis en expertise van private partijen is in dit verband cruciaal. Medio 2001 zal ik de Tweede Kamer de resultaten en bevindingen van deze projectgroep inlichten.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Vindt het noodzakelijk om in het kader van de veiligheid de rechter rijbaan breder te houden dan de linker twee zodat het vrachtverkeer voldoende ruimte heeft. Wanneer gaat de minister dit plan uitvoeren?

Bij de bepaling van de breedte van een rijstrook speelt veiligheid uiteraard een belangrijke rol. Om die reden wordt bij de bepaling van de breedte van de rechterrijstrook rekening gehouden met de benodigde ruimte voor het vrachtverkeer. Indien er geen sprake is van een inhaalverbod voor vrachtverkeer geldt dat voor de twee rechter rijstroken.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Kan de minister aangeven welke ervaringen met de diverse proeven

om de doorstroming te verbeteren zijn opgedaan en tot welk concreet en samenhangend beleid de proeven leiden? En wat vindt de automobilist hiervan?

Een evaluatie van de spitsstroken kan de Kamer nog dit jaar tegemoet zien. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de eerste resultaten van andere benuttingsmaatregelen, zoals plusstroken. In de evaluatie is ook gekeken naar de waardering van de weggebruiker.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): De VVD vraagt u op drukke tweebaans-autosnelwegen het inhaalverbod voor vrachtwagens overdag standaard in te voeren?

De heren Weekers en Eurlings hebben verzocht om een algeheel inhaalverbod voor overdag op drukke tweestrooksaautosnelwegen. Op dit moment geldt op 800 kilometer snelweg van 6.00-10.00 uur en 15.00-19.00 uur een inhaalverbod voor vrachtwagens. Daarbij gaat het op deze uren van de dag om een benuttingsgraad van 60% of hoger dan wel is er sprake van een helling. Daardoor is het voor iedereen duidelijk dat het inhaalverbod nodig en nuttig is. Ik zal de suggestie van beide leden, die mij op zich aanspreekt, nader onderzoeken.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Hoe beoordeelt de minister de voortgang van marktwerking bij het goederenvervoer per spoor? (verkrijgbaarheid ATB-kasten als voorbeeld)

Er zijn momenteel 3 spoorvervoerders actief. Dat zijn het voormalig NS Cargo (Railion), ACTS en Shortlines. Op 1 juli 2000 heeft Shortlines het spoorcontract van DSM dat bij Railion berustte naar zich toe getrokken; in die zin blijkt de markt op het spoor zijn werk te doen. De inbouw van ATB-kasten in het rollend materieel van ALLE spoorvervoerders is een probleem, door gebrek aan beschikbaarheid, inbouw- en testcapaciteit. Bovendien moet er de komende jaren worden overgegaan naar de nieuwe Europese standaard, het ETCS (European Train Control System). Ik heb een taskforce in het leven geroepen die tezamen met de industrie en de vervoerders, Railned en Nedtrain op korte termijn

een adequate oplossing moet vinden.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Kunnen de vrije busbanen – ook in de stad – niet mede worden gebruikt voor besloten busvervoer en op snelwegen misschien zelfs ook voor het vrachtvervoer?

Op dit moment wordt gewerkt aan een verruiming van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opdat busbanen ook opengesteld kunnen worden voor andere dan lijnbussen. De uiteindelijke besluitvorming hierover ligt echter in handen van de verschillende wegbeheerders. Openstelling voor vrachtvervoer is hierbij niet aan de orde.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Kan de Minister ingaan op het door de gemeentelijke handhavingsdiensten laten afdoen van kleine ergernissen in het verkeer?

In het kader van «Handhaven op niveau» is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten samen met het Openbaar Ministerie een lijst samengesteld van zogenaamde «kleine ergernissen», die bestuurlijk kunnen worden afgedaan. Het betreft feiten in het kader van de Algemene Politieverordening, zoals hondenpoep, straatvuil etc. Verkeersfeiten komen hier niet in voor. Parkeren kan gefiscaliseerd worden. Op 28 november 2000 vindt een Algemeen Overleg over verkeershandhaving plaats waar ik met mijn collega's van Justitie en BZK onder andere met de Kamer zal spreken over de mogelijkheden van het bestuurlijk laten afdoen van kleine ergernissen in het verkeer. In het kader van het kabinetsstandpunt Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeerstoezicht (IBO-V) zal Verkeer en Waterstaat de wens voor bestuurlijke verkeershandhaving inbrengen.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Wat wordt gedaan aan bevordering fietsverkeer? Hoe staat het met de anti-diefstal-chip? Gaarne reactie op het plan van de OV-fiets.

Bij stations wordt in de periode 2000-2007 f 460 miljoen geïnvesteerd in nieuwe fietsstallingen. De eerste wordt binnenkort bij Nijkerk in gebruik genomen. Thans is de leidraad Fietsparkeren in herziening.

Het inzetten van de antidiefstalchip (fietstag) in de strijd tegen fietsendiefstal is een goede zaak en juich ik toe. Zoals ik u al eerder informeerde is de zaak van het invoeren van een antidiefstalchip (of fietstag) een zaak van de branche. Inmiddels is de invoering van de fietstag één van de speerpunten in het Integraal VeiligheidsPlan. Daartoe is bij BZK een werkgroep onder leiding van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit en bestaande uit vertegenwoordigers van de fietsbranche, consumentenorganisaties en politie van start gegaan met het opstellen van een invoeringsplan. Zodra dat klaar is zal ik u nog nader daarover informeren. Het plan OV-fiets is zeer recent ingediend en een reactie daarop volgt. In eerste aanleg lijkt het een goed initiatief.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Wil de minister de openbaar vervoerders verplichten hun dienstregelingen beschikbaar te stellen, zodat de markt reisadviezen kan afgeven?

Op grond van artikel 14 van de nieuwe Wet Personenvervoer 2000, die op 1 januari 2001 inwerking treedt, zijn vervoerders verplicht om onder redelijke en objectief gerechtvaardigde voorwaarden, gegevens te verstrekken aan degene die hierom verzoekt ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem. In het aanstaande Besluit Personenvervoer 2000 worden nadere regels gesteld over de aard van deze gegevens.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
KNV en ANVR vragen om snelheidsbeperking op de autosnelweg specifiek voor touringcars op te heffen en hen 100 km/uur te laten rijden, net als in de ons omringende landen. Zowel het besloten busvervoer als de Interliner zouden daarmee toch een aantrekkelijker alternatief vormen voor de auto? Graag een reactie.

Deze wens van KNV is mij bekend. KNV wordt door V&W en VROM begeleid in een onderzoek naar de voor- en nadelen van verhoging van de maximum snelheid. Dit eigen onderzoek van KNV is nog niet afgerond. De Kamer zal nader worden geïnformeerd zodra het onderzoek is afgerond en het kabinet

een standpunt heeft bepaald. Inmiddels heb ik ook een verzoek van Arriva ontvangen voor het houden van een proef met 100 km/uur in het noorden des lands. Ik sta daar positief tegenover.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Kunt u het project «Carpool-plus» (Zaandam) tijd van leven gunnen en een steuntje in de rug geven?

Het exploiteren van een restaurant bij de carpoolplaats draagt een ondernemersrisico in zich dat zich niet laat afwentelen op het rijk. Betrokken ondernemer heeft daar één en andermaal bericht over ontvangen. Het rijk heeft langs de afritten van de autosnelweg A7 een verwijzing naar het bedrijf opgenomen en dat is het uiterste dat het ministerie kon doen. Het verzoek om subsidie door de ondernemer is afgewezen.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Vezoekt de minister om integrale evaluatie Transport in Balans. Kan TIB worden geactualiseerd en geïntegreerd in NVVP?

Sinds vorig jaar monitor ik de uitvoering van Transport in Balans. Aangezien de maatregelen pas de afgelopen jaren zijn geëffectueerd, beginnen de beleidseffecten langzamerhand zichtbaar te worden. De belangrijkste inzichten vormen input voor de algemene beleids-effectrapportage (BER), die ik binnenkort aan de Kamer zal aanbieden. De opgedane ervaringen met Transport in Balans en de verder ontwikkelde beleidsinzichten zijn reeds verwerkt in het beleidsvoornemen van het NVVP.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD):
Wilt u MDW-operatie opstarten en alle relevante wetgeving voor het goederenvervoer over de weg doorlichten? In hoeverre kan één van de na de dieselcrisis ingestelde werkgroepen daarbij behulpzaam zijn?

De heer Weekers vraagt een MDW-operatie te starten om de relevante wetgeving voor het goederenvervoer over de weg door te lichten. Hieromtrent merk ik op dat de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) voor het grootste deel is gebaseerd op Europese regelgeving. Gezien het ontbreken van vrijheid

om in de nationale regelgeving van de Europese regelgeving af te wijken lijkt een MDW-operatie mij niet zinvol en niet mogelijk. Meer zinvol lijkt het mij om in overleg met betrokkenen verder na te denken over actualisatie van de Wet Goederenvervoer over de weg en daarin kunnen mogelijk ook de resultaten van de ingestelde werkgroepen behulpzaam zijn.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Worden goed en bad practices tussen dienstkringen RWS wel optimaal uitgewisseld? Bestaat er voldoende eenheid in beleid? En kan de communicatie met de weggebruiker niet beter? Zijn er nog verbeteringen mogelijk in het incidentmanagement en de communicatie daarover? Wat is de aanrijtijd van hulpdiensten? Kan die versneld worden op zwakke plekken. Weten automobilisten dat politie niet komt bij aanrijding op snelweg met louter blikshade?

Er is een groot aantal RWS-brede overleggen inzake Beheer en Onderhoud en Bereikbaarheid zowel op het gebied van de procesaansturing als van de ontwikkeling van nieuwe vaak innovatieve oplossingen. Ook de praktijkervaringen worden onderling structureel uitgewisseld. Aan de communicatie met de weggebruiker besteedt RWS veel aandacht. De aanrijtijd van hulpdiensten is een zaak van de hulpdiensten zelf. In de praktijk evenwel is de aanrijtijd 15 à 30 minuten. Door op «zwakke plekken», die incident gevoelig blijken, een duur centraal bergingsvoertuig te stationeren kan de aanrijtijd aanzienlijk worden verkort. Deze oplossing blijft echter uitzondering. Conform de afspraken gaat de politie ook naar ongevallen met uitsluitend blikshade op autosnelwegen.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Waarom gelden voor het goederenvervoer over de weg nog nationale toetredingseisen, in tegenstelling tot andere bedrijfstakken? Moet het nationale vergunningensysteem nog blijven bestaan?

De heer Weekers kan ik melden dat de nationale toetredingseisen en het nationale vergunningensysteem voor het goederenvervoer over de weg zijn vastgelegd in de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) en zijn

gebaseerd op Europese regelgeving (Richtlijn 98/76). Nederland heeft geen vrijheid van deze Europese verplichting af te wijken. Wel kent de Wgw op andere onderdelen zwaardere eisen dan de Richtlijn voorschrijft. Sinds 1998 ben ik daarom in overleg met alle bij de Wgw betrokken partijen om te bezien in hoeverre een aanpassing van de Wgw gewenst is en draagvlak heeft, hetgeen gelet op de zeer diverse standpunten van de betrokken marktpartijen noch niet is afgerond.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Verzoek Staatssecretaris België en Frankrijk op te roepen Maas en Schelde schoon te houden.

Met mijn collega-bewindslieden heb in 1998 voor de Schelde, en in het voorjaar van 1999 voor de Maas, actieprogramma's vastgesteld met concrete verplichtingen voor de oeverstaten. Deze programma's bestrijken voor beide rivieren de eerste fase van sanering en herstel; daarnaast bevatten zij een tijdpad voor de volgende fasen van dit proces. Zo gaan wij in 2003 gezamenlijke streefdoelen voor beide rivieren formuleren. Daarmee lopen wij vooruit op de zojuist vastgestelde Europese Kaderrichtlijn Water, die hiertoe verplicht per 2006. Ook in de praktijk zijn er bemoedigende ontwikkelingen. Zo zijn de industriële lozingen in beide rivieren sterk verminderd. En dit najaar is eindelijk de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Brussel Zuid operationeel geworden; voor de grote installatie van Brussel Noord kan de bouw nu ook gaan beginnen. Dit zal een merkbaar effect hebben op de kwaliteit van de Schelde, al heeft het allemaal, mede door de gespreide verantwoordelijkheden in België, wel erg lang geduurd. Wat de Maas betreft: begin dit jaar heb ik mijn ambtgenoten in Frankrijk en de Belgische Gewesten opgeroepen, de emissies van diuron naar de Maas terug te dringen. Dit bestrijdingsmiddel, dat wordt gebruikt voor het onderhoud van publieke ruimten in steden, bedreigt de inname van drinkwater. De reacties van mijn collega's waren positief, zodat deze problematiek nu in de Maascommissie is geagendeerd; ik verwacht hiervan over enige tijd een positief effect op de kwaliteit van het Maaswater. Tenslotte hebben beide rivieren nu een homogeen meetnet en een waarschuwings- en alarmsysteem,

zodat wij op plotselinge vervuilingsgolven kunnen anticiperen. Er rest nog wel veel werk. De sociaal-economische situatie in de stroomgebieden varieert, en maakt het niet overal mogelijk, alle bronnen van verontreiniging tegelijk grootscheeps aan te pakken. De nieuwe kader Richtlijn is hier een belangrijke ondersteuning. Deze richtlijn legt de lidstaten, naast een algemeen kader voor ecologische herstelmaatregelen, dwingende verplichtingen op tot reductie van emissies. Een gezamenlijke werkgroep van beide Commissies is de gevolgen van de kader Richtlijn voor de Maas en de Schelde aan het analyseren.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Kan de regelgeving van de asdruk zodanig worden aangepast dat internationaal vervoer zich hieraan kan houden (naar Frans voorbeeld)?

De heer Weekers kan ik meedelen dat de regelgeving omtrent de maximale asdruk van vrachtwagens niet zal worden aangepast om overbelading van vrachtwagens te voorkomen. Ik ben van mening dat juist ook het wegvervoer zich aan de bestaande regels zal moeten houden. De regelgeving omtrent de maximale asdruk bestaat al vele jaren en is ook in Europees verband afgestemd. Vervoerders kunnen dus op de hoogte zijn van deze regelgeving. Uit onderzoek van mijn ministerie is gebleken dat juist de overschrijding van de maximale asdruk leidt tot veel extra schade aan het wegdek. Deze schade leidt weer tot extra en vroegtijdig onderhoud en extra oponthoud door files ten gevolge van deze werkzaamheden. Dit is voor mij reden om de controle op overbelading te intensiveren. De meetsystemen in de weg zijn daar als selectie-instrument behulpzaam bij. De wegvervoersector is overigens al geruime tijd op de hoogte van mijn voornemens waarover ook gerichte voorlichting is gegeven. Daarbij is onder andere ingegaan op de mogelijkheden om overbelading op de individuele voertuig te voorkomen. Ik ben derhalve van mening dat men voldoende mogelijkheden heeft gehad om de noodzakelijke maatregelen te treffen.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Op welke punten wijkt NL-wetgeving rondom de auto af van landen om

ons heen? Kan op deze regelgeving een Europatoets uitgevoerd worden?

Met betrekking tot personenauto's en gemotoriseerde tweewielers is er sprake van Europese kaderrichtlijnen die een volledige harmonisatie tussen de lidstaten met zich meebrengt. Voor wat betreft vrachtwagens wordt gewerkt aan de totstandkoming van een dergelijke kaderrichtlijn, dit proces is een vergevorderd stadium. Met betrekking tot vrachtwagens is er nu al sprake van een groot aantal specifieke richtlijnen waardoor de feitelijke ruimte voor afwijkingen nihil is.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Wil minister richting Frankrijk bevorderen dat touringcars van meer dan 12 meter daar toegestaan worden?

Bussen van meer dan 12 meter voldoen niet aan de Europese richtlijn (96/53) betreffende afmetingen en gewichten. Er wordt op het ogenblik gewerkt aan een wijziging van deze richtlijn, waarbij dergelijke bussen wel worden toegelaten en er constructie-eisen voor worden geformuleerd. Totdat de richtlijn is aangepast hoeft geen enkel land bussen langer dan 12 meter toe te laten. In Nederland rijden zij op basis van ontheffingen. Vervoerders die met langere bussen naar het buitenland willen, doen er goed aan te verifiëren of zij daar met deze bussen wel mogen rijden. Zo niet dan is dat voor hun eigen verantwoording en op eigen risico. In Frankrijk zijn bussen langer dan 12 meter illegaal en er wordt proces-verbaal opgemaakt als zij worden aangehouden. Ik heb overigens geen aanwijzingen dat Frankrijk systematisch optreedt tegen bussen langer dan 12 meter. Ik verwacht dat de aanpassing van eerdergenoemde richtlijn binnenkort plaats zal vinden en heb er geen behoefte aan om vooruitlopend daarop enige actie in de richting van mijn Franse collega te nemen.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Gaarne beeld van voortgang met betrekking tot verzekering tegen oogschade conform motie-Geluk/Wagenaar?

Aan deze problematiek wordt momenteel gewerkt door een

projectgroep onder regie van het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties. De voortgang hiervan zal binnenkort – voorzover mij bekend zal dit rond het einde van het jaar zijn – aan de Tweede Kamer worden gemeld

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Verzoekt de staatssecretaris om inventarisatie van de echt kwetsbare plekken in het dijkenstelsel (voorbeeld: Sliedrecht)?

Momenteel worden de waterkeringen getoetst zoals in de Wet op de waterkering is voorgeschreven. Uit deze toetsing komen de mogelijk zwakke dijkkvakken naar voren. Deze toetsing zal in 2001 gereed zijn. Op dat moment zal de gevraagde inventarisatie ook voor de Kamer beschikbaar zijn.

Vraag van het lid **Weekers** (VVD): Graag nog voor het kerstreces een substantieel overzicht aan benuttingsmaatregelen zowel voor de weg als op het spoor.

Voor de wegen is er breed scala aan benuttingsmaatregelen. Dat kan variëren van grootschalige plannen zoals de benuttingsmaatregelen op de A1 en de A9 in Noord-Holland tot een veelheid aan kleinere maatregelen. Een overzicht van dat laatste is bijgevoegd.

Tabel. Geplande benuttingsmaatregelen 2001–2002

RD	Projectnaam
NN	Monitoring: basisstelsel voor lokaliseren files DVM-studies: kleinere benuttingsstudies dyn. Verkeersmanagement
ON	weefvak Zwolle-noord-Ommen (vracht)spitsstroken A50 incl Toeritdosering Hoenderloo + carpoolplein proef vertrektijdstip-DRIP A1 monitoring benutting plus a28 weefvakken Vechtbrug regionale verkeerscentrale
RDIJ	monitoring
UT	aansluiting Vathorst homogeniseren Maarssen-Ouderij

RD	Projectnaam
	afbetaling busbaan en statisch inhaalverbod vracht homogeniseren Abcoude-Maarssen benutting Lunetten-Rijnsweerd TDI's Drie- en Maarsbergen en Veenendaal buffer en TDI Driebergen TDI's Breukelen en Maarssen en doelgroepstrook landelijke en regionale verkeerscentrale
NH	rotonde-Zuid Badhoevedorp Aansluiting Noorderkoggenland pilot netwerk verkeersbeheersing benuttingplus pilot Alkmaar restant TDI Purmerend busafrit A10-Zuid aansluiting Zuidtangent ov-DRIP Uitgeest pilot Alkmaar vervolg pilot Alkmaar + VRI's Monitoring betaalstroken aansluiting Noorderkoggenland
ZH	fileplannen en tv-programma Aansluiting Bleiswijk TDI A12 Bodegraven-Reeuwijk TDI's A13 Doenkade DRIP's knooppunt Gorkum aansluiting Coldenhove 7 DRIP's N11 en A14 Monitoring regionale verkeerscentrale betaalstroken voormelding te hoge voertuigen Beneluxtunnel verkeersmanagement Ring Rotterdam
ZL	benuttingsstudies verbetering doorstroming OV
NB	benuttingsstudie Den Bosch-Eindhoven benuttingsstudie Breda-Eindhoven VIC-net Batadorp de Hogt doorstroming Hooipolder busvoorziening Valkenswaard verkeerssignalering A27/58/2 tijdelijke benutting rondweg Den Bosch benuttingsstudie Breda-Eindhoven compenserende maatregelen Sleewijk
LB	buffer Kruisdonk A2/A79 weefvak Kerensheide monitoring verkeerssignalering
diverse	reisinformatie pilots swab contract KLPD

Noot 2 (zie blz. 1932)



