

**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 begrotingen van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2004 (29 200-XII) en het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29 200-A)****Boelhouwer (PvdA)**

*Wat is de reactie op de stelling dat gemeentelijke vervoerbedrijven het net zo goed moeten presteren als private bedrijven? Pas als GVB's dat niet doen, zou moeten worden overgegaan tot privatisering.*

Ten aanzien van de stelling van de heer Boelhouwer wil ik het volgende opmerken. De stelling suggereert dat ik direct stuur op de organisatievorm van een bedrijf. Ik zie dat anders. Waar het mij omgaat is door kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer meer reizigers te trekken en de efficiency bij de bedrijven te verbeteren. De decentrale overheid stuurt hierop middels een programma van eisen. Verzakelijking is hierbij een absolute randvoorwaarde. Begrippen als externe verzelfstandiging of privatisering zijn hier een afgeleide van.

**Duyvendak (GroenLinks)**

*Veiligheid op spoorwegovergangen is belangrijk. Maar daarvoor worden draconische maatregelen genomen: tot 2010 worden 300 à 350 (van de 2700) overgangen gesloten. Sluiting betekent dat lokale fiets- en wandelroutes doodlopen op het spoor. Ik vind dit schieten met een kanon op een mug. Slechts bij een fractie van de ongelukken op spoorwegovergangen zijn fietsers en wandelaars betrokken. Ik wil ervoor pleiten dat als een overgang gesloten wordt, dit alléén gebeurt voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld met slalomhekjes kan dat veilig. Voor 30 overgangen bent u dit nu al van plan, slechts 10% van het totaal. GroenLinks wil dat al deze onveilige spoorwegen op deze fiets en wandelvriendelijke manier worden gerealiseerd. Graag een reactie.*

In eerdere beantwoordingen van kamervragen is dit jaar op dit onderwerp al veelvuldig ingegaan. Mijn beleid ten aanzien van het sluiten van overwegen nu is niet anders dan in eerdere antwoorden is neergelegd. Sluiten voor alle verkeer of voor alleen sluiten gemotoriseerd verkeer is een afweging. Of er ter plaatse dodelijke slachtoffers zijn gevallen is niet het enige meet-criterium waarop die keuze wordt gebaseerd. Bij die afweging spelen vele factoren een rol. In mijn beantwoording van de vragen op 29 september jl ben ik uitgebreid ingegaan op die factoren. Ik verwijs dan ook naar mijn antwoord op die vragen [zie brief DGP/SPO/ U.03 02846]. Ook is met de Stichting Wandelplatform overleg gaande over specifiek voor wandelaars en fietsers van belangzijnde overwegen.

**Geluk (VVD)**

*Kan worden aangegeven hoever het is met de besluitvorming' omtrent de verdieping van de Westerschelde? Onze zuiderburen dringen met grote regelmaat aan op meer snelheid. Ik vind dat zij daar wel gelijk in hebben.*

Opties voor een verdere verdieping van de Westerschelde worden meegenomen in het project «Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium», dat gezamenlijk met onze zuiderburen, in één project-organisatie wordt uitgevoerd. Het gaat in dit project niet alleen om een eventuele verdere verdieping van de Westerschelde, maar ook om «veiligheid» en «natuurlijkheid» in het gebied. Een integrale benadering dus. Ik heb u op 13 augustus jl. een rapportage gezonden over het verloop van dit project. Ik heb onlangs over de voortgang van dit project overlegd met de Vlaamse minister van Openbare werken, de heer Bossuyt. De resultaten van dit

overleg zal ik u eerstdaags doen toekomen. Wij zetten alles op alles om besluitvorming in de wederzijdse ministerraden te doen plaatsvinden binnen de afgesproken termijn, december 2004.

*M.b.t. Marin, innovatie centrum op scheepsvaartgebied: kan de regering nu echt geen € 600 000 om de innovatie gebied gaande te houden, geheel in lijn met het regeringsvoornemen op het punt van innovatie?*

Op de vraag van de heer Geluk m.b.t. de voorziene korting op de subsidie voor het MARIN wil ik – onder verwijzing naar mijn eerdere antwoord dat ik heb gegeven bij de schriftelijke behandeling – het kader schetsen waarbinnen deze afweging is gemaakt. Uitgangspunt daarbij is geweest dat de innovatie op dit gebied moet doorgaan. Enige jaren geleden heeft MARIN vanuit het Fonds Economische Structuurversterking een bijdrage van € 45 mln ontvangen in verband met de modernisering en vernieuwing van haar onderzoeksfaciliteiten. Ook moet niet worden vergeten dat MARIN nu hierdoor een belangrijk deel van de omzet zelf uit de markt haalt. Verder wijs ik nog op het feit dat mijn ambtsvoorganger aan het penvoerend ministerie (EZ) heeft aangegeven dat MARIN in de toekomst zicht kan blijven houden op de V&W-bijdrage. Volledigheidshalve wil ik er op wijzen dat de totale missiesubsidie in 2004 € 3,8 mln bedraagt: € 2,3 mln wordt betaald door EZ en € 0,8 mln door OC&W. De bijdrage van V&W is € 0,7 mln. Gelet op het voorgaande ben ik er van overtuigd dat dit instituut in de toekomst in staat zal zijn bijdrage op hoog niveau te blijven leveren op het terrein van innovatie in het maritieme cluster.

*Kan de Staatssecretaris ons toezeggen er strikt op toe te zien dat t.a.v. de implementatie van de kaderrichtlijn water alleen het hoogst nodige te regelen (alleen dat waar Brussel om vraagt, niets meer)*

Ja. Het implementatiewetsvoorstel dat op dit moment bij u aanhangig is, gaat reeds uit van dit standpunt. Ook bij de implementatie van de richtlijn is het uitgangspunt dat wordt voldaan aan de Brusselse eisen.

## Gerkens (SP)

*Dan hoor ik berichten dat de minister een proef wil doen met drie TEU vrachtwagens die in heel Nederland gaan rijden. Hier snap ik echt niets van. Dat zou er voor kunnen zorgen dat 30% van de binnenvaart weer terug zou gaan naar de weg. 10 van de 20 terminals zouden sluiten. Honderden arbeidsplaatsen zou dit kosten. Ik wil de minister vragen mij gerust te stellen en te zeggen dat de 3 TEU trucks geen nadelige gevolgen zal hebben voor de modal shift.*

Gegeven de voorziene groei van het goederenvervoer is een efficiënte inzet van alle modaliteiten nodig. In dit kader past ook de proef met Langere Zwaardere Vrachtwagencombinaties. Ik ben op dit moment nog bezig met de bepaling van de voorschriften inzake deze vervolgprouf, die thans wordt voorbereid en waar de Kamer sterk op heeft aangedrongen. Ik heb het Overlegorgaan Goederenvervoer hierover om advies gevraagd en verwacht op korte termijn reactie. Ik wijs er op dat volgens mijn plannen in de komende proef slechts maximaal 300 combinaties kunnen deelnemen. Hierdoor zullen naar verwachting de door u genoemde effecten op de andere modaliteiten, zo die al optreden, gering zijn. De proef dient ook om duidelijkheid te verkrijgen over de modal-shift effecten indien Langere Zwaardere Vrachtwagencombinaties na de proef grootschaliger zouden worden toegelaten. Duidelijk is dus dat effecten van de door vragensteller veronderstelde omvang absoluut niet aan de orde zijn.

*Het totale woon-werkverkeer wordt behandeld als zakelijk verkeer. Als werkgevers dat zouden gaan doen, zou de arbeidsproductiviteit een dramatische sprong omlaag maken. Misschien kan de minister uitleggen hoe zij dit vindt passen in haar beleid? Verder zullen we hier natuurlijk bij de bespreking van het belastingplan op terugkomen.*

Het door u genoemde pakket aan fiscale maatregelen voor 2004 is onderdeel van het belastingplan 2004 van het ministerie van Financiën. Dit plan wordt de komende week in de Tweede Kamer behandeld, waarbij ook de effecten van de maatregelen op mobiliteit en milieu aan de orde

zijn. U zult begrijpen dat ik hierop niet kan vooruitlopen.

*Bovendien bevreemt het mij dat het stallen van fietsen onder een hoog BTW tarief valt. Zou het niet logisch zijn om stallen onder een laag tarief te laten vallen?*

Toepassing van het lage tarief is onderhevig aan Europese regelgeving. Het stallen van fietsen komt niet voor op de lijst van diensten die in aanmerking komen voor het lage tarief

*Verder kan de fiets ook nog op andere gebieden gestimuleerd worden. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het opzetten van een landelijke routeplanner voor de fiets. Is de minister bereid om te onderzoeken of een dergelijk project haalbaar en kansrijk is?*

Op het gebied van de Europese standaardisatie van wegendatabases wordt er nu reeds door de leveranciers van de geografische databases en de leveranciers van de autorouteplanners gewerkt aan het maken van afspraken om informatie ten behoeve van routeplanners voor fietsers en voetgangers op te kunnen nemen. Het vullen van de databases en de verdere ontwikkeling van de routeplanners voor fiets en voetganger wordt reeds door de markt opgepakt. Nader onderzoek is dan ook op dit moment niet nodig. De verwachting is dat het nog ten minste vijf jaar in beslag zal nemen voordat deze routeplanners tegen een redelijke prijs verkocht zullen worden.

## Van Haersma Buma (CDA)

*Kan de minister commentaar geven op de cijfers dat bij rijkswegen 40% en bij waterbeheer/vaarwegen 80% van het budget op gaat aan personele uitgaven*

RWS onderscheidt in de begroting productuitgaven en directe uitvoeringsuitgaven. Productuitgaven zijn alle uitgaven voor activiteiten die RWS per definitie nooit zelf doet, en er dus geen keuze tussen zelf doen of uitbesteden bestaat (aanneemsommen, grondaankopen, etc.). De directe uitvoeringsuitgaven zijn de uitgaven waarbij, in tegenstelling tot de productuitgaven, sprake is van een keuzemogelijkheid tussen zelf

doen en uitbesteden. Directe uitvoeringsuitgaven betreffen personele uitgaven, maar ook uitgaven voor huisvesting en materieel. Dit betreft niet alleen de uitgaven ten behoeve van de begeleiding van aannemers, maar ook de uitgaven ten behoeve van het vergaren van basisinformatie, het bedienen van objecten (bruggen, sluisen, verkeerscentrales), het verlenen van vergunningen, het voorbereiden van beheer & onderhoud en de uitvoering van verkenningen en planstudies. Voor 2004 bedraagt op Rijkswegen het aandeel directe uitvoeringsuitgaven 30% van het totaal beschikbare budget. Voor Waterbeheeren en vaarwegen gaat het om een aandeel van 50%. Dit verschil tussen natte en droge infrastructuur wordt veroorzaakt door hogere uitgaven voor bediening (groter aantal objecten) en als gevolg van een omvangrijker geheel aan beheertaken op het natte netwerk.

*Waarom is, om grafitti op infra te voorkomen, niet standaard voorzien in begroeiing van bijvoorbeeld geluidsschermen?*

Begroeiing van geluidsschermen heeft als nadeel dat het onderhoud ervan arbeidsintensief en dus duur is. Daarnaast laat de situatie ter plaatse beplanting niet altijd toe.

*Is de minister bereid invoering van de digitale tachograaf in augustus 2004 uit te stellen gezien de chaos die de sector vreest bij invoering?*

De problematiek van de mogelijke vertraging bij de invoering van de digitale tachograaf is bekend. De producenten van de digitale tachografen en de bedrijven die de digitale apparaten in moeten bouwen, hebben recent aangegeven, dat zij meer tijd nodig hebben dan in de verordening aangegeven is. Verder wordt verwezen naar de schriftelijke beantwoording van de kamervraag 57 over dit onderwerp. Nederland kan ook niet eenzijdig verplichtingen die voortkomen uit een Europese verordening wijzigen. De Europese commissie is inmiddels bekend met de problematiek en heeft aangegeven zich te beraden over de situatie. Nederland volgt de ontwikkelingen op de voet.

*Wat is de mening van de minister*

*dat, met de uitbreiding van ECO-combi proef, de binnenvaart angst heeft dat zij de dupe wordt van de uitbreiding?*

Gegeven de voorziene groei van het goederenvervoer is een efficiënte inzet van alle modaliteiten nodig. In dit kader past ook de proef met Langere Zwaardere Vrachtwagencombinaties. Ik ben op dit moment nog bezig met de bepaling van de voorschriften inzake deze vervolgprouf, die thans wordt voorbereid en waar de Kamer sterk op heeft aangedrongen. Ik heb het Overlegorgaan Goederenvervoer hierover om advies gevraagd en verwacht op korte termijn reactie. Ik wijs er op dat volgens mijn plannen in de komende proef slechts maximaal 300 combinaties kunnen deelnemen. Hierdoor zullen naar verwachting de door u genoemde effecten op de andere modaliteiten, zo die al optreden, gering zijn. De proef dient ook om duidelijkheid te verkrijgen over de modal-shift effecten indien Langere Zwaardere Vrachtwagencombinaties na de proef grootschaliger zouden worden toegelaten.

*Hoe staat het met de piekregeling? Het blijkt nauwelijks mogelijk aan de strenge eisen te voldoen. Vrachtwagendeur niet dicht te slaan onder de 60 decibel. Is de minister bereid de invoering uit te stellen?*

Uw vraag betreft de AMvB «Besluit Detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer» van mijn collega van VROM, die in 1998 van kracht is geworden. Het Ministerie van VROM is eerst-verantwoordelijk voor deze regeling. VROM zal op korte termijn de Kamer nader informeren.

*Hoe staat het met de voortgang van de invoering van de euro 4 en 5 trucks?*

Volgens Europese voorschriften moeten vrachtauto's vanaf 1 oktober 2005 voldoen aan de norm Euro IV en vanaf 1 oktober 2008 aan de norm Euro V. Binnen de industrie is de vereiste nieuwe technologie voor de introductie van EURO IV en V nog volop in ontwikkeling. Ik verwacht dat niet eerder dan eind 2004/begin 2005 marktintroductie van enige omvang met EURO IV vrachtwagens zal plaatsvinden. Hier en daar komen geluiden uit de branche dat sommige vrachtwagen-

fabrikanten wellicht EURO IV zouden kunnen overslaan.

*Wat ziet de Minister als haar verantwoordelijkheid op het terrein van ruimtelijke ordening op lange termijn? We zien V&W terugtrekken op haar corebusiness. Hoe wordt samenwerking met Vrom gesmeed?*

Verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijk beleid moeten in samenhang worden ontwikkeld en uitgevoerd. De beschikbare en geplande (hoofd)infrastructuur heeft immers invloed op de locaties waar ruimtelijke ontwikkelingen (werken en wonen) plaatsvinden. Tegelijkertijd vragen nieuwe woon- en werklocaties om ontsluitende infrastructuur. Daarom werken VenW en VROM in interdepartementale projectteams samen aan de totstandkoming van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit en aan eventuele rijksimpulsen in de noordvleugel en zuidvleugel. Dit laat onverlet het voornemen van het kabinet te komen tot bundeling van de ruimtelijk relevante plannen in één Nota Ruimte. In de Nota Mobiliteit worden de niet-ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid uitgewerkt. Voorzover de Nota Mobiliteit ruimtelijke aspecten bevat, zijn die identiek aan hetgeen in de Nota Ruimte staat.

*Waarom is het zo moeilijk om beleggers (zoals banken, verzekeraars en pensioenfondsen), in te schakelen om te beleggen in infrastructuur.*

Dhr van Haersma Buma heeft aandacht gevraagd voor PPS om meer infrastructuur tot stand te brengen. Hij meldt dat banken, verzekeraars en pensioenfondsen staan te trappelen om in infrastructuur te beleggen, en dat dit niet tot stand komt omdat de overheid te bang zou zijn om zijn grip te verliezen. Ik vind dit een onjuiste voorstelling van zaken. Uiteraard vinden institutionele beleggers het aantrekkelijk in infrastructuur te beleggen als zij daar een goed rendement tegen weinig risico op kunnen maken. Dat maakt het daarom voor de overheid nog niet een aantrekkelijke optie. Financiering door banken e.d. wordt voor de overheid pas aantrekkelijk als dit wordt gegoten in een integrale projectaanpak waarbij marktpartijen

ook tegen een scherpe prijs bereid zijn de aanleg en exploitatie van een project verbonden risico's te dragen. Als dat niet het geval is, zal PPS niet aantrekkelijk zijn voor de overheid.

*Kan de Minister helder maken in welke gevallen zij het middel van voorfinanciering van gemeenten bij projecten wil inzetten? Wat zijn de criteria?*

Dhr. van Haersma Buma heeft gevraagd naar de criteria voor toepassing van voorfinanciering door decentrale overheden. Ik wil hierover niet in alle details treden die hier aan de orde zijn, en mij beperken tot een paar hoofdpunten. De eerste voorwaarde is – eenvoudig gezegd –: zonder financiering geen voorfinanciering. Ik bedoel daarmee dat er alleen over voorfinanciering kan worden gesproken als de financiering van een project al is geregeld, bijvoorbeeld door middel van een budgettaire reservering in begroting/MIT voor een bepaalde periode. Als een decentrale overheid bereid is zelf leningen te sluiten – al dan niet in de vorm van PPS-constructies – en daardoor de middelen voor realisatie van een project in de tijd naar voren te halen wordt voorfinanciering bespreekbaar. Uiteraard dient de decentrale overheid zelf de rentelasten en evt. andere kosten te dragen die uit de voorfinanciering voortvloeien. Verder zal het project voor mij dusdanig prioritair moeten zijn dat ik bereid ben om mij d.m.v. harde afspraken vast te leggen op de budgettaire reservering voor het project. In die zin betekent voorfinanciering voor mij dus een beperking van de budgettaire flexibiliteit. Die zal ik te allen tijde moeten afwegen tegen de voordelen van de voorfinanciering voor een bepaald project. Het voorgaande betekent dat er geen sprake is van standaardoplossingen voor voorfinanciering. Het zal altijd gaan om de projectspecifieke afwegingen in een bredere budgettaire context.

*Is wellicht de verkoop van spuitbussen aan banden te leggen, verkoop na legitimatie, niet onder de 18 jaar. Zie vraag 31.*

Ik zal deze vraag, die betrekking heeft op het tegengaan van grafitti op infrastructuur kunstwerken

doorspelen aan mijn collega van Justitie.

*Kan het voor de toekomst mogelijk worden gemaakt dat NS en politie gegevens over zwaarrijders en veelplegers kunnen uitwisselen?*

De uitwisseling van persoonsgegevens zoals genoemd valt onder de werking van de Wet politie-registers en de Wet bescherming persoonsgegevens, waarvoor de minister van Justitie primair verantwoordelijk is.

Bij brief van 13 juni jongstleden heeft de minister van justitie uw Kamer geïnformeerd over de herziening van de Wet politieregisters. Het gesloten verstrekkingenregime zal worden vervangen door een meer open regime. Eventuele knelpunten in de uitwisseling van persoonsgegevens tussen politie en NS zullen in deze herziening worden betrokken.

*Is de Minister bereid in de nota mobiliteit voorstellen te doen om de diverse geldstromen (wvg, leerlingenvervoer etc.) inzake het stad en streekvervoer te integreren?*

De Nota Mobiliteit lijkt mij niet de juiste plaats om voorstellen te doen voor integratie met budgetten die niet primair met verkeer en vervoer te maken hebben, maar met beleid gericht op specifieke doelgroepen. Het WVG-budget bijvoorbeeld (onderdeel van het Gemeentefonds) bestrijkt meer terreinen dan alleen vervoer. Voordelen van integratie van budgetten zijn er ongetwijfeld, maar die voordelen moeten juist op regionaal niveau worden benut. Om op regionaal niveau tot integratie van budgetten te komen, is het niet noodzakelijk dat op rijksniveau budgetten worden geïntegreerd. Mocht regelgeving rond verkeer en vervoer de integratie op regionaal niveau onbedoeld blokkeren, dan ben ik bereid die regelgeving aan te passen.

*Is de Minister bereid na te denken over tariefvrijheid, zodat op de ene lijn een ander tarief gaat gelden dan op de andere?*

Ja, dit is een interessante optie, die nader onderzoek vraagt. Wet- en Besluit personenvervoer 2000 bieden ruimte om dergelijke maatregelen in OV-concessies op te nemen. In het

overgangscontract II met NS is een gereguleerde ruimte voor tarief-differentiatie van 2% per jaar opgenomen. Voor het stads- en streekvervoer zijn de nationale vervoerbewijzen (zoals de strippenkaarten) verplicht. Daardoor vormen de tarieven van deze vervoerbewijzen een plafond in de tariefvrijheid. De nationale vervoerbewijzen zorgen in het stads- en streekvervoer voor kaartintegratie. Zodra de chipkaart is ingevoerd, kan deze kaart zorgen voor de kaartintegratie. De chipkaart maakt het mogelijk verschillende tarieven te rekenen voor verschillende vervoer-technieken en verschillende lijnen zonder dat de reiziger daarvan hinder ondervindt.

*Is het probleem bij de venstertijden nu weg? En komen er nu uniforme venstertijden voor gemeentes?*

De venstertijden zijn voor mij een onlosmakelijk onderdeel van het gemeentelijk beleid rond stedelijke distributie dat bij uitstek een afstemming op plaatselijke omstandigheden vraagt. In dit kader ga ik een proceskader ontwikkelen gericht op het gemeentelijk beleid rond de bevoorrading van steden. Een nieuw in te stellen adviescollege zal mij adviseren over dit proceskader en over de meest effectieve wijze van wettelijke verankering. Zo wordt ervoor gezorgd dat de ontwikkelde procesregels gelden voor alle gemeenten. Deze aanpak moet een sterke impuls geven aan afstemming van venstertijden en voertuigeisen tussen gemeenten en zal naar verwachting leiden tot een uniformering van regelgeving. Met het convenant dat ik onlangs heb ondertekend met vervoerders, verladers, detailhandel en midden- en kleinbedrijf is dit proceskader breed ondersteund. Ik zal de Kamer binnenkort nader informeren over deze nieuwe aanpak van Verkeer en Waterstaat en over de opdracht aan de adviescommissie.

*Gaat u de waterstoftransmissie steunen? En bent u bereid om dit in europees verband te bepleiten?*

Waterstoftransmissie is op meerdere plaatsen in onderzoek, zowel binnen de EU als het (internationale) bedrijfsleven. Het zal dan ook op dat niveau worden geagendeerd. Voordeel van waterstoftransmissie is

de afname van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Een mogelijk nadeel ligt in de risico's van de opslag en de distributie van waterstof. De voor- en nadelen worden nog nader onderzocht.

*Waarom wordt de 330 miljoen euro inzake het milieuvraagstuk precies aan besteed?*

De € 330 miljoen is als volgt verdeeld:  
\* € 20 miljoen voor het innovatieprogramma Luchtkwaliteit voor Rijkswegen  
\* € 110 miljoen voor het innovatieprogramma Geluid voor Spoorwegen en Rijkswegen, waarvan:  
– € 70 miljoen voor Rijkswegen  
– € 40 miljoen voor Spoorwegen  
\* € 200 miljoen voor uitvoering van (ondermeer innovatieve) geluidsmaatregelen in de periode tot en met 2010

**Van der Ham (D66)**

*Waar gaat de minister de 360 miljoen voor regionale bereikbaarheid precies aan uitgeven? Hoeveel geld is nog niet belegd?*

Van de beschikbare € 360 miljoen zal € 60 miljoen worden ingezet als bijdrage voor de introductie van de chipcard, € 80 miljoen voor de natte bruggenproblematiek (rijksbruggen in het onderliggende wegennet, maar over rijksvaarwegen). Over de resterende € 220 miljoen zal ik afspraken met de relevante regionale bestuurders gaan maken in de deze maand geplande bestuurlijke overleggen. Over de definitieve invulling daarvan zal ik de Tweede Kamer vóór de MIT-behandeling op 8 december aanstaande rapporteren.

*Hoe wordt voorkomen dat verschillende regels elkaar bijten zodat bijvoorbeeld tourniquets tot uniehoogte openblijven vanwege brandweervoorschriften waardoor het dus mogelijk is dat mensen zonder te betalen onder de hekjes doorgaan?*

Allereerst is het Rotterdamse voorbeeld, dat de heer van der Ham noemt, mij niet bekend. Echter in dit soort situaties is het aan de vervoerder RET en de gemeente Rotterdam om in overleg met de brandweer tot een afdoende oplossing te komen.

*Kan de minister een reactie geven op de mogelijkheid om de RET-metro in augustus 2004 te laten beginnen met de chipkaart zonder een overgangperiode waarin ook nog de strippenkaart gehandhaafd wordt? En eveneens een bredere visie op de mogelijkheden voor andere gemeentelijke vervoerssystemen.*

De chipkaart is, tot een definitief besluit voor invoering op nationale schaal, een regionale kaart. Invoering valt dan onder verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheid. Afschaffing van het Nationaal Vervoerbewijs (NVB), waaronder de strippenkaart, is mijn bevoegdheid. Indien de stadsregio Rotterdam of ROA/Amsterdam dit willen doen, dan wacht ik hun voorstellen af. Ik zal dan een afweging maken tussen een aantal zaken, zoals bijvoorbeeld sociale veiligheid aan de ene kant en het behoud van kaartintegratie en de voordelen daarvan voor de reizigers aan de andere. De decentrale besturen zullen bijvoorbeeld met uitgewerkte plannen moeten komen voor de reizigers van binnen en buiten de regio die nog niet over een chipkaart beschikken en voor de studenten en ov-jaarkearhouders.

*Waarom wordt er iet gewerkt aan algehele invoering van een puntenrijbewijs als het bij jongeren en in andere landen (bijvoorbeeld Italië) wel kan?*

Hierbij verwijs ik u naar de derde alinea van punt 2.4.1 in mijn brief van 13 oktober 2003, kenmerk DGP/WV/U.03.03175, over de stand van zaken in het verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van een recidive-systeem én naar mijn toezegging in het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 24 juni 2003 dat ik met concrete voorstellen zal komen in het kader van de rijbewijsrevolutie. De lijn die ik voor ogen heb biedt mijns inziens dezelfde voordelen als het puntenrijbewijs, waarbij de nadelen die in buitenlandse voorbeelden blijken, kunnen worden vermeden. Op dit ogenblik voer ik over dit pakket, mede in verband met de handhavingsaspecten, overleg met mijn ambtsgenoot van Justitie. Zodra dit mogelijk is zal ik u informeren.

**Haverkamp** (CDA)

*Niet alleen op het gebied van*

*luchthavens zijn er discussies over de beveiliging, ook zeehavens moeten «terroristen proof» zijn. De CDA fractie is niet tegen de maatregelen die nu genomen moeten worden maar zet wel haar vraagtekens bij het tempo waarin deze genomen moeten worden. Worden de regels in Nederlandse havens in hetzelfde tempo en op dezelfde wijze geïmplementeerd als in andere Europese havens? Deelt de Minister de zorgen of de geplande datum wel wordt gehaald en wat gaat zij doen als de datum niet wordt gehaald?*

Na 11 september 2001 is gestart met het leggen van een fundament voor een nieuw beveiligingsregiem voor havens en zeescheepvaart. Tijdens een diplomatieke conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in december 2002, is overeenstemming bereikt over internationale regelgeving op het gebied van maritieme beveiliging. Een bestaand IMO-verdrag (Safety of Life at Sea/SOLAS) is aangepast en uitgebreid met een nieuwe «International Ship and Port Facility Security Code (ISPS code)». Het Verdrag is door ruim 100 landen getekend en treedt op 1 juli 2004 in werking. De Europese Unie heeft door een Verordening betreffende «de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten» die op 9 oktober 2003 in de Transportraad is vastgesteld, de wijzigingen in het SOLAS verdrag en de ISPS-Code overgenomen. Het EP behandelt de Verordening plenair op 1 december a.s. Gezien onze functie als logistiek centrum voor Europa, streef ik naar een beter beveiligde vervoersketen. Dit zowel om schade door aanslagen te voorkomen, als om een betrouwbare politieke-, handels- en vervoerspartner te zijn en te blijven voor andere landen. Bovendien dragen security-maatregelen ook bij aan de bestrijding van criminaliteit. Ik ben het met u eens dat het hier gaat om een uitermate kort tijdsbestek voor implementatie. Er zal in Nederland derhalve sprake dienen te zijn van een versneld wetgevingstraject. Daar het echter om een EU Verordening gaat die in alle lidstaten kracht van wet heeft, zijn implementatiedatum en beveiligingsregels voor scheepvaart en havenfaciliteiten voor alle lidstaten gelijk.

*De CDA fractie heeft de Staatssecre-*

*taris eerder verzocht om een overzicht van de zwakste schakels, het beschikbare budget en de fasering. Hierbij nogmaals het verzoek aan de Staatssecretaris om met dit overzicht te komen.*

In het Algemeen Overleg van 9 september jl. heb ik toegezegd om het procesplan voor de aanpak van de zwakke schakels aan te bieden aan de Kamer. Ik heb gemeend hiertoe eerst de resultaten van het Bestuurlijk Overleg Kust van vorige week af te wachten. In dit bestuurlijk overleg zijn keuzes gemaakt op basis van de resultaten van de aanvullende beheerdersoordelen naar aanleiding van de nieuwe inzichten van de golfbelasting langs de kust. Een achttal zwakke schakels zijn vastgesteld waarvoor onder regie van de provincies integrale versterkingsplannen zullen worden uitgewerkt. Ik zal u daar één dezer dagen over informeren.

*Kan de Staatssecretaris aangeven of er al over overleg is geweest met Limburg over financiering van de Maaskades?, Zo ja wat is de uitkomst van het overleg? Zo neen, waarom heeft het overleg nog niet plaatsgevonden?*

Zoals ik in het Algemeen Overleg van 9 september jongstleden met de vaste Commissie heb afgesproken, zal ik met betrekking tot de financiering van de Maaskades eerst de Tweede Kamer nader informeren omtrent de rijksbijdragen die op dit punt reeds verstrekt zijn. De betreffende brief zal ik u een dezer dagen toezenden. Op dit moment wordt een datum gezocht voor een overleg met de Limburgse waterschappen. Overigens, U kent mijn standpunt, ik ben van mening dat beheer- en onderhoudskosten voor rekening komen van de waterschappen.

**Hermans** (LPF)

*De waterschappen erkennen dat er een tekort aan kennis is om dijken te monitoren. Vorig jaar is de subsidie voor het project INSIDE dat juist hierop gericht was komen te vervallen. Hoe denkt de Staatssecretaris te voorzien in het kennis tekort en hoe kan het project inside hieraan voldoen.*

Ik ben van mening dat V&W

voldoende geld investeert in kennisontwikkeling. Voor het beleidsterrein water gaat het om tientallen miljoenen euro's per jaar. Op dit moment voorzie ik nog geen kennistekort. Jaarlijks wordt een kritische afweging gemaakt welke projecten worden opgepakt. Bij de programmering voor 2003 is aan andere projecten dan INSIDE prioriteit gegeven.

*Het Sociaal Cultureel Planbureau meldt dat beprijzen en kilometerheffing geen oplossing zal bieden voor de fileproblematiek omdat het sociaal maatschappelijke structuren niet doorbreekt. Graag een reactie van de minister op dit rapport.*

Het rapport «mobiel in de tijd» bevat een grondige analyse van de ontwikkelingen van de mobiliteit in de afgelopen decennia en geeft een gedegen inzicht in de sociale, culturele en economische factoren die daarin een rol spelen. Het rapport bevat geen analyse van de betekenis van deze ontwikkelingen voor het verkeer- en vervoerbeleid. In het rapport wordt in het slothoofdstuk een opmerking gemaakt over de kilometerheffing, zonder dat daar enige verkeerskundige analyse aan ten grondslag ligt. Ik vind het jammer dat het – overigens degelijke – rapport op deze manier is afgerond. Dat laat onverlet dat ik de inzichten in de mobiliteitstrends en de betekenis daarvoor voor het verkeer en vervoerbeleid in de verdere gedachtevorming over de nota mobiliteit wil betrekken.

#### **Hofstra (VVD)**

*Is de minister bereid om bij onderhoud en verbetering van rijkswegen motorrijdersvriendelijke vangrails te gebruiken?*

Momenteel loopt een proef om te bekijken wat de effectiviteit van zogeheten motorvriendelijke vangrails is. De uitkomsten van deze proef zullen aangeven of dergelijke specifieke voorzieningen zinvol zijn.

*Hoeveel geld is er voor het MIT beschikbaar na 2010, liefst met doorkijk tot 2040 en hoeveel daarvan is al belegd?*

Wat betreft de beschikbaarheid van middelen voor het MIT na 2010 is naast de reguliere voeding van het

Infrastructuurfonds de mogelijke inzet van middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking van belang. Voor het totaalbeeld daarvan worden nu diverse scenario's in beeld gebracht. Dit is met name voor de voorbereiding van een aantal grote investeringsprojecten en ook de Nota Mobiliteit van belang. Een doorkijk tot 2020 is daarbij reëel, gelet op de koppeling met de planhorizon van de Nota Mobiliteit. De doorloop van het programma zal daarbij worden betrokken. Ik kom daar (uiterlijk) bij de Nota Mobiliteit op terug.

*Gaat de minister zich harder opstellen tegenover Duitsland en Oostenrijk als het gaat om de aanwending van de opbrengsten van de LKW-Maut?*

De voorgenomen systemen van tolheffing zijn nationale maatregelen van de Bondsrepubliek Duitsland en Oostenrijk. De heffingen zijn non-discriminatoir, d.w.z. zij gelden voor vrachtwagens van alle nationaliteiten, dus ook voor de eigen vrachtwagens. De huidige EU-regelgeving biedt de nationale overheden van de EU-lidstaten de mogelijkheid tot het invoeren van dergelijke heffingen. Op die grond is er dus geen mogelijkheid of aanleiding voor Nederland om actie te ondernemen. Voor wat de opbrengsten kan gesteld worden dat tot op heden de landen autonoom zijn in de besteding van de tarieven en de besteding van de inkomsten uit tolheffing. Wel is er een Europese richtlijn in voorbereiding waarin regels zijn opgenomen over de berekening van de hoogte van de tolheffingen en die stelt dat de besteding van de opbrengsten gericht moet zijn op verbetering van de infrastructuur voor de transport modaliteiten. Het zal echter nog enkele jaren vergen voordat een dergelijke richtlijn van kracht is.

*Kan de minister een overzicht geven van alle consumentenkwesaties rond de auto in Europa (vb. APK, BPM, snelheden, alcoholpromillages)?*

Ik zeg u toe dat ik deze vraag afzonderlijk op een later moment schriftelijk zal beantwoorden.

*Kan de minister een beeld geven van de afstemming tussen GDU+ en MIT? Vallen er geen projecten tussen*

*wal en schip? Graag info voor MIT-behandeling.*

Ten gevolge van het optrekken van de subsidiegrens naar het niveau van €112,5 en €225 mln gaan de middelen van projecten die onder dit niveau blijven in zijn geheel over in de GDU+. Voor reeds beschikte projecten (die reeds in uitvoering zijn) wordt overgangsrecht toegepast dat er toe leidt dat de verantwoordelijkheid en de middelen voor deze projecten door Verkeer en Waterstaat naadloos kunnen worden overgedragen aan desbetreffende regio's. Het overige geld wordt uitgekeerd via de GDU-verdeelsleutel waarbij rekening is gehouden met gemaakte afspraken voor projecten die in het MIT zijn opgenomen.

*Hoe staat het met de beheersbaarheid en de productiviteit van ProRail en RWS? Hoe staat het met de taakstelling?*

Wat betreft ProRail kan ik het volgende melden. Als resultante van de audit van Twijnstra Gudde/Lloyds eind 2001, in opdracht van mijn departement, is in 2002 het project bekostigingsmodel ProRail gestart. Eind 2002 heeft dit project geresulteerd in een toezichtvisie en een planning & control cyclus. Deze zijn geïmplementeerd vanaf 1 januari 2003. Tevens heeft dit project in september 2003 geleid tot een eerste stap naar een bekostigingsmodel, waarbij de relatie output/prestaties, de activiteiten van ProRail en de kosten transparant wordt gemaakt. De ZBO taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord is in de begroting verwerkt. Met ProRail worden afspraken gemaakt over de effectuering daarvan. Zoals bekend was Rijkswaterstaat het eerste onderdeel van de Rijksoverheid dat werkte met een productbegroting. Rijkswaterstaat heeft de taakstellingen die zijn voortgevloeid uit het strategisch akkoord van het kabinet Balkenende I verwerkt in de begroting en hetzelfde zal gebeuren met de taakstellingen die voortvloeien uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet Balkenende 2. De efficiency van Rijkswaterstaat is een expliciet aandachtspunt in het streven naar de agentschapstatus.

*Wil de minister zich profileren op een PPS-constructie in de vorm van een Nederlandse Infrastructuur-*

*maatschappij (50% Rijk/50% markt) waarbij de rijksoverheid zich herpositioneert en regels versimpelt?*

Het voorstel van dhr Hofstra lijkt me briljant in zijn eenvoud. Ik kan daar denk ik op minstens net zo eenvoudige wijze invulling aan geven door marktpartijen de mogelijkheid te bieden om de huidige publieke bijdrage aan het Infrastructuurfonds (6 mld €) te matchen. Ik wacht die private bijdragen met belangstelling af. Ik draag PPS voorstellen een warm hart toe, maar we moeten wel realistische oplossingen zoeken. Ik zie weinig heil in plannen met dit soort algemene private bijdragen, zonder dat concreet duidelijk is welke private partij belang heeft bij een project, en op basis van dat belang bereid is er geld in te steken.

*Kan de minister het project zoals in Spanje ondersteunen waarbij goederenvervoer wordt verschoven van vrachtwagen naar schip en terug?*

In principe sta ik sympathiek tegenover alle mogelijkheden en initiatieven om vrachtvervoer over de weg te verschuiven naar andere modaliteiten en zeker tegenover het vervoer per short sea. Het is echter vooral een zaak die door de markt zelf moet worden opgepakt en gerealiseerd.

*Hoe los je de «vierkante cirkel» op dat er besloten wordt tot aanleg infrastructuur in het stad- en streekvervoer terwijl niet duidelijk is of de lijn ook geëxploiteerd kan worden?*

De decentrale overheden kunnen de cirkel rond maken door in hun programma van eisen op te nemen dat de vervoerder bij de exploitatie van de betreffende infrastructuur gebruik dient te maken.

*Wanneer gaat de minister Connexion verkopen?*

Het voornemen bestaat op enige termijn tot verkoop over te gaan.

*Kan de minister inzicht geven in de gang van zaken bij de aanbesteding in Noord-Nederland?*

Met betrekking tot de concessie Groningen/ Groningen stad/ Drenthe heeft op 24 september 2003 een kort

geding gediend tussen Connexion en Arriva alsook de aanbestedende opdrachtgevers. De rechter heeft op 8 oktober 2003 uitspraak gedaan in deze zaak. Op basis van deze uitspraak is Arriva verplicht bij de personeelsopgave een inschatting te geven van het indirecte personeel op het moment van overdracht van de concessie. Om Arriva voldoende tijd te geven deze herberekening te maken en om daarna de bestekhouders in staat te stellen om in hun aanbiedingen met de nieuwe personeelsgegevens rekening te houden, heeft de rechter bepaald dat de aanbestedende concessieverleners de inschrijfdatum moeten uitstellen. Na deze onderbreking kan de aanbestedingsprocedure weer worden voortgezet.

**Slob** (ChristenUnie)

*Kan de minister de daad bij het woord voegen door de wens om vooral het baggerwerk in Waal en maas een jaar te vervroegen?*

Gelet op de prioriteitsstelling zoals gehanteerd in het plan van aanpak beheer en onderhoud Rijkswaterwegen zou ik op de vraag van de heer Slob om het baggeren van de Maas en de Waal een jaar te vervroegen als volgt willen antwoorden. Indien zich een meevaller voordoet zal ik deze inzetten met toepassing van de prioriteitstelling inzetten. Het vervroegen van het onderhoudsbaggerwerk van de Waal past binnen genoemde prioriteitsstelling.

**Van der Staaij** (SGP)

*Kan de minister op Europees niveau bij de ontwikkeling van Trans-europese netwerken de potenties van de binnenvaart blijven beklemtonen?*

Ja. Nederland heeft in het kader van de discussie over Transeuropese netwerken telkenmale het grote belang van binnenvaart in Europa voor het goederenvervoer beklemtoond en benadrukt. Zo steunt Nederland voorstellen voor verdere stimulering van binnenvaart op de Donau en heeft Nederland een Nederlands project ingediend bij de Europese commissie voor uitdieping van de Maas ter stimulering van binnenvaart. Tevens steunt Nederland projecten in andere EU-lidstaten die binnenvaart in de komende jaren

verder zullen stimuleren.

*Hoe zal in de herziening van de Tracéwet worden omgegaan met geldende milieunormen?*

De beoogde herziening van de Tracéwet zal o.a. voorzien in een vereenvoudigde procedure met betrekking tot het nemen van lichte wegaanpassingsbesluiten. Het is niet het voornemen om daarbij de geldende regels op het gebied van geluidhinder aan te passen.

*Zijn er momenteel voldoende prikkels ingebouwd in de reiskostenvergoeding als het gaat om beperking van woon-werkverkeer. Kan de minister op een rijtje zetten welke prikkels er bestaan en waar mogelijkheden voor aanscherping liggen?*

De reiskostenvergoeding is onderdeel van het pakket aan fiscale maatregelen voor 2004 in het belastingplan 2004 van het ministerie van Financiën. Dit plan wordt de komende week in de Tweede Kamer behandeld, waarbij ook de effecten van de maatregelen op mobiliteit en milieu aan de orde zijn.

*Wat zijn de mogelijkheden om een speciaal scholierenabonnement in te voeren, als een beperkte variant op de OV-studentenkaart, toegesneden op de feitelijke behoefte van scholieren?*

Het is mij bekend dat vele scholieren gebruik maken van reductieabonnementen. Daarom ook krijgen deze scholieren een korting van 34% (was 36,7%) op de prijs van voltariefabonnementen. Een speciaal scholierenabonnement heeft tot 1999 bestaan, maar is destijds, op voorstel van de vervoerbedrijven, uit de markt genomen, omdat de kosten van de landelijke distributie van dergelijke abonnementen over de verkooppunten niet opwegen tegen de opbrengsten daarvan. In de praktijk wordt bij stad- en streekvervoer de dienstregeling vaak afgestemd op de scholieren. De tijden zijn toegesneden op de lestijden van de scholen. De decentrale overheden hebben de mogelijkheid om voor dit vervoer speciale abonnementen vast te stellen en de daarbij behorende tarieven. Daarbij kunnen de gebruiksmogelijkheden worden

aangepast aan de eigen situatie, zoals bijvoorbeeld alleen geldig op bepaalde lijnen en op bepaalde tijden en niet geldig in schoolvakanties. Afhankelijk van de gebruiksmogelijkheden kunnen in dat geval andere tarieven zijn dan die van de nationale vervoerbewijzen worden gebruikt.

*Bent u bereid – op basis van aanduidingen van de SWOV – in internationaal verband verdere voorwaarden te stellen aan de installatie en integratie van computeraanpassingen in de auto?*

Ik kan de heer Van der Staaij mededelen dat ik uw zorg en de zorg die de SWOV daarover eerder al uitsprak deel en dat ik de ontwikkelingen nauwgezet volg. Om de ontwikkelingen zoveel mogelijk in goede banen te leiden, heb ik al in 1998 een TNO-deelname aan een Europese Task Force gefinancierd. Dit heeft geleid tot een reeks van aanbevelingen van de Europese Commissie aan de voertuig- en voertuigelectronica-industrie met betrekking tot veilige en efficiënte informatie- en communicatiesystemen aan boord van voertuigen, met name gericht op de plaats in het dashboard, de wijze van bedienen e.d. In navolging daarop is besloten om te participeren in het EU-onderzoeksproject HASTE (Human Machine Interface And the Safety of Traffic in Europe). In dit project worden veiligheidscriteria ontworpen waaraan informatiesystemen zouden moeten gaan voldoen. In vervolg EU-onderzoeksprojecten, zoals AIDE (Adaptive Integrated Driver-vehicle Interface), zal nog nader onderzoek worden gepleegd naar de onderlinge samenhang tussen verschillende toepassingen, systeemintegratie en prioritering van boodschappen die wel of niet – al naar gelang de situatie – aan de bestuurder kunnen worden doorgegeven. Kortom, er speelt heel veel rond deze materie en Verkeer en Waterstaat participeert actief op Europees niveau in projecten die op termijn tot standaardisatie en/of Europese regelgeving op dit gebied zullen leiden.

*Kunt u onderzoeken of een efficiëntere verdeling van bevoegdheden mogelijk is om slagvaardiger de veiligheid op en om het spoor te verbeteren?*

De verantwoordelijkheden en bevoegdheden op en om het spoor zijn recentelijk vastgelegd in de Spoorwegwet en Concessiewet Openbaar Vervoer per Trein. In die wetten zijn al veel verantwoordelijkheden gelegd bij de inspectie verkeer en waterstaat. In deze wetten is ook vastgelegd dat reeds in 2006 een evaluatie zal plaatsvinden van de nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden. Volledigheidshalve wijs ik u erop dat in de nota Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer een aantal projecten zijn gericht op het verbeteren van de samenwerking van betrokken organisaties met betrekking tot de sociale veiligheid op en om het spoor. Ik acht dit vooralsnog afdoende en wacht de resultaten van deze maatregelen af.

*Hoe wil de minister omgaan met de problematiek van de pontveren (onheldere verdeling van de financiële verantwoordelijkheden tussen gemeenten en provincies)?*

Zoals ik ook reeds in de schriftelijke antwoorden heb gemeld, heb ik de decentrale overheden in het overleg van het nationaal Verkeer- en Vervoer Beraad van 4 april 2002 gewezen op hun verantwoordelijkheden terzake. Ik heb geen inzicht in de investerings- en vervangingsuitgaven daar de meeste bedrijven een privaat karakter hebben. De komende tijd zal ik in samenwerking met IPO een en ander in kaart brengen.

**Verdaas** (PvdA)

*Ik wil de Minister vragen op korte termijn met voorstellen te komen voor een bedrijfsmatige aanpak van het onderhoud. Kan en wil zij daarbij inzichtelijk maken welk kwaliteitsniveau voor de verschillende departementen van infrastructuur vraagt en hoe zij dit in planning en organisatie gaat aanpakken zodat het zo snel en concreet mogelijk wordt uitgevoerd?*

Het onderhoud wordt nu reeds volgens een bedrijfsmatige systematiek aangepakt. Voorop staat het op een doelmatige wijze handhaven van de functionaliteit van objecten. Vanaf het MIT 2005 zal, zoals ik ook reeds in de plannen van aanpak beheer en onderhoud en tijdens het begrotingsonderzoek heb toegezegd, apart aandacht besteed worden aan de grote onderhoudsprojecten. Ook bij

de jaarlijkse verantwoording zal ik laten zien wat de feitelijke resultaten over het afgelopen jaar zijn geweest. Anderzijds zal ik bij nieuwe projecten en beleidswijzigingen expliciet aandacht besteden aan de consequenties voor het onderhoudsbudget.

*Voor wat betreft verkeersveiligheid: de minister trekt in de begroting voor 2004 1,6 miljoen euro uit voor voorlichtingscampagnes en daarna zelfs 3,1 miljoen euro per jaar, terwijl een organisatie als 3VO en TeamAlert juist moet inleveren of in onzekerheid verkeren. Onze vraag aan de Minister is waarom zij hier voor kiest en of zij bereid is om de onzekerheid weg te nemen.*

In de vraagstelling wordt verwezen naar een reeks die oploopt van 1,6 naar 3,1 miljoen euro. Het gaat hier om aanvullende middelen ten behoeve van het meerjarenprogramma publiekscampagnes verkeersveiligheid. Campagnes zijn een onmisbaar instrument bij de beïnvloeding van het gedrag en de mentaliteit van de verkeersdeelnemers. Om de bijdrage van campagnes aan de realisering van de verkeersveiligheidsdoelen te optimaliseren is gekozen voor een meerjarige benadering onder regie van Verkeer en Waterstaat. De uitvoering vindt plaats in nauwe samenwerking met bestuurlijke en maatschappelijke partners, waaronder de politie, het Openbaar Ministerie, de ROV's, 3VO, Fietsersbond, ANWB, BOVAG en Team Alert. De Rijksvoorlichtingsdienst heeft de begroting 2003–2007 getoetst en beoordeeld als «realistisch en marktconform». Uit evaluaties van gehouden campagnes blijkt dat alle campagnes ruim boven de Postbus 51-benchmarks voor publieksbereik en gedragseffecten scoren. 3VO heeft als gevolg van departementsbrede korting op overheids-subsidies onder Balkenende I een geringe taakstelling gekregen. Voor de thans tot 1 januari 2006 lopende subsidieregeling heb ik op dit moment niet het voornemen een extra taakstelling op te leggen. In 2003 is aan de nieuw opgerichte stichting TeamAlert voor de periode tot en met 2005 een startsubsidie verleend € 435 000. Daarnaast ontvangt Team Alert in 2004 projectfinanciering van Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van een campagne ter bevordering van



het helmgebruik onder jonge bromfietzers. Behalve Verkeer en Waterstaat dient de jongerenorganisatie ook andere opdrachtgevers c.q. financiers te zoeken. Team Alert heeft aangegeven na 2005 zonder subsidie van Verkeer en Waterstaat verder te kunnen en zullen gaan.

**Verdaas** (PvdA) en **Duyvendak** (GroenLinks)

*Minister geeft in antwoord op vragen over de Rijn Gouwelijn aan dat deze valt in de categorie GDU+projecten. De provincie geeft aan dat dat niet het geval is. Graag een reactie van de Minister hierop.*

Op basis van de verkenningenstudie Rijn Gouwe lijn Oost is de RGL aangemerkt als GDU+ project en is de bijdrage van € 111 mln. voor 3 lightrailprojecten (RGL, Limburg en KAN) opgenomen in het GDU+ budget. Deze bijdrage is de maximale rijksbijdrage in de kosten van deze drie projecten, dit is in het kader van de decentralisatie met de regionale partners besproken, en eveneens aan de Kamer gemeld met de brief van 27 maart 2003 (kamerstuk 28 600A, nr 92). De provincie heeft thans de duurste variant voorgelegd als enige optie, terwijl veel goedkopere varianten uit de verkenning niet voldoende zijn uitgewerkt. Bovendien spelen in de voorgestelde lightrail variant nog andere problemen, zoals de veiligheid waar nu een proef naar loopt en het medegebruik met concurrentie op het spoor op het hoofdrailnet. Deze elementen vormen een risico voor de betrouwbaarheid van het spoor en daarmee de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van deze oplossing.