

Vergaderjaar 1998–1999 Nr. 143d

26 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999

26 200 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 23 februari 1999

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de nadere vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat bij de vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999 en bij de vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999.

In het navolgende zal ik ingaan op de nadere vragen die door de fractie van de VVD aan de orde zijn gesteld.

Met betrekking tot de opmerking van de regering dat de omvang van de investeringen tot en met 2003 kan worden gevonden door de realisatiefase en vrije kasruimte bij elkaar op te tellen, verzochten de VVD-leden, ten einde elk misverstand te vermijden, de regering deze cijfers te willen noemen.

Deze leden gingen er bij de verschillende posten van het hoofdwegennet van uit dat deze – behalve wellicht enkele nieuwe gedeelten – een verbreding tot tweemaal drie rijstroken omvatten. Indien er ook verbredingen tot tweemaal vier rijstroken of meer bij zijn zouden deze leden daarvan gaarne een gespecificeerde opgave ontvangen.

Het is juist dat de totale omvang van de investeringen in het hoofdwegennet tot en met 2003 kan worden gevonden door de geraamde uitgaven voor in uitvoering zijnde projecten op te tellen bij de ruimte die er is voor het in uitvoering nemen van projecten die zich nu nog in de planstudiefase bevinden. Van dit totaal moet evenwel de ruimte voor overplanning nog worden afgetrokken. De overplanning heeft tot doel om te voorkomen dat eventuele vertragingen bij de uitvoering van projecten leiden tot onderuitputting van de begroting.

Dit betreft de volgende kasreeksen (MIT 1999, blz. 73):

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
projecten in uitvoering	1 781	1 724	1 523	1 488	1 386	1 124
overplanning	- 162	- 157	- 153			
ruimte voor planstudieprojecten			158	230	292	413
begroting	1 619	1 567	1 528	1 718	1 678	1 537

Deze bedragen zijn inclusief de directe uitvoeringsuitgaven van Rijkswaterstaat.

Het is niet juist om er van uit te gaan dat de verschillende projecten in het realisatieprogramma – behalve enkele nieuwe gedeelten – betrekking hebben op verbredingen tot 2x3 rijstroken. Er worden daarnaast ondermeer infrastructurele maatregelen getroffen die tot doel hebben om bestaande wegen beter te benutten (dynamisch verkeersmanagement), reconstructies gerealiseerd, tunnels afgelost en bestaande wegen verbreed tot 2x2 rijstroken.

De volgende projecten hebben meer dan 2x3 rijstroken:

- A4 Tweede Beneluxtunnel, inclusief aansluitende wegen thans 2x2 rijstroken, wordt 2x2 + 2x2 rijstroken.
- A4 Tweede Schipholtunnel thans 2x4 rijstroken, wordt 2x3 + 2x2 rijstroken.

Inzake de wijziging in de stroomvoorziening in 25 kilovolt zouden de VVD-leden gaarne kennis willen nemen van de gedegen studies welke terzake gemaakt zijn. Het antwoord op hun vraag waarom eerst in 2007 begonnen wordt met de wijziging in de stroomvoorziening en de wijziging van het beveiligingssysteem (BB21) was deze leden niet duidelijk geworden. Als de regering bedoelt te stellen dat eerst praktijkervaringen met de HSL-Zuid en de Betuwelijn moeten worden opgedaan, wilden deze leden opmerken dat het hun voorkomt eerder voor de hand te liggen de eventuele kinderziekten nu juist niet op deze nieuwe lijnen te ervaren en op te lossen. Zij merkten hierbij voorts op dat in vrijwel alle westeuropese landen al tientallen jaren ervaringen zijn opgedaan met het ombouwen tot en inrichten van stroomsystemen van 15 en 25 kilovolt, waaruit Nederland amper kan putten.

Het eindrapport van de studie *Modernisering Tractie-energievoorziening*¹, waarin Railned haar advies verwoordt, stuur ik u hierbij toe. Op uw vragen wil ik het volgende antwoorden: de nieuwe beheers- en beveiligingssystemen zijn nog in ontwikkeling. De systemen zijn naar verwachting eerst in 2004 gereed. Op grond van Europese afspraken dient er 25 kilovolt bovenleidingsspanning op de megaprojecten HSL-Zuid en Betuwelijn aangelegd te worden, omdat dan voldaan wordt aan de Europese standaard voor energievoorziening op de belangrijke internationale spoorlijnen (interoperabiliteit TEN). Daarnaast is 25 kilovolt bovenleidingsspanning ook een vereiste voor het harder dan 200 km/h rijden van treinen, hetgeen voor de HSL-Zuid eveneens noodzakelijk is. De ombouw naar 25 kilovolt bovenleidingsspanning betekent op haar beurt dat het huidige beveiligingssysteem (ATB) niet langer toepasbaar is. Er is daarom voor gekozen voor de BB21-systemen die aansluiten op de Europese standaard (ETRS/ECTS).

De nieuwe systemen worden dus – in combinatie met 25 kilovolt – allereerst vanaf 2004 aangelegd op de HSL-Zuid en de Betuwelijn. De eerste hogesnelheidstreinen moeten immers in 2005 over het tracé kunnen rijden.

Er is inderdaad in andere Westeuropese landen reeds ervaring opgedaan met het ombouwen van de stroomvoorziening. Hier is dan ook dankbaar gebruik van gemaakt in de studie van Railned en zal ook bij de daadwer-

¹ Dit rapport plus bijlagen zijn neergelegd op het Centraal Informatiepunt onder griffioenr. 123459.

kelijke ombouw naar 25 kilovolt gebruikt gaan worden. De Railned-studies *Beter Benutten van de spoorweg en Modernisering Tractie-energievoorziening* hebben geconcludeerd dat maximale benutting van het bestaande spoorwegnet mogelijk is door gelijktijdig met de ombouw van de huidige 1500 Volt naar 25 kilovolt energievoorziening de nieuwe beheers- en beveiligingssystemen aan te leggen. Aangezien die systemen – zoals gezegd – niet voor 2004 beschikbaar zijn, kunnen de nieuwe systemen en 25 kilovolt eerst vanaf 2005 op het overige spoorwegnet aangelegd worden. Waar de nieuwe beheers- en beveiligingssystemen aangelegd zullen worden in combinatie met de ombouw naar 25 kilovolt, is afhankelijk van de uitkomsten van de planstudies die verricht worden ten behoeve van de verschillende trajecten waar het oplossen van een capaciteitsknelpunt speelt en die na 2005 in de realisatie komen. Bovendien is de invoering afhankelijk van de Europese besluitvorming ten aanzien van de specificaties en afhankelijk van de industrie of zij deze middelen met de Europese specificaties tegen een aantrekkelijke prijs kunnen leveren.

Het is mogelijk dat voor projecten waar vanaf 2005 de bovenbouw aangelegd wordt, het toepassen van de nieuwe beheers- en beveiligingssystemen en 25 kilovolt uit het thans beschikbare budget gefinancierd kunnen worden. Immers, per project wordt de beste oplossing gekozen en als dat met de nieuwe beheers- en beveiligingssystemen en 25 kilovolt is, dan valt dat onder de reguliere projectkosten. Daarnaast heb ik er in mijn financiële planning rekening mee gehouden dat vanaf 2007 de beheers- en beveiligingssystemen en 25 kilovolt op delen van het spoorwegnet waar thans nog geen projecten voor zijn, toegepast kunnen gaan worden. Voor de periode 2007–2010 is 200 miljoen per jaar gereserveerd.

Ik heb Railned gevraagd de verdere ontwikkeling van de systemen en de implementatie van de systemen en 25 kilovolt nader uit te werken. Naar verwachting zal Railned de resultaten van dit onderzoek eind 1999 gereed hebben. Op basis van die onderzoeksresultaten zullen nadere keuzen gemaakt worden over de implementatie inclusief het budget dat daarvoor nodig is.

De VVD-leden vroegen of de marktwerking in het openbaar vervoer voldaan heeft aan de doelstellingen en de verwachtingen tot op dit moment en indien dat niet zo is, wat daarvan de reden is.

Tot op heden is er nog nauwelijks sprake van marktwerking in het openbaar vervoer. Zowel voor het stads- en streekvervoer als het spoorvervoer wordt momenteel beleid en wetgeving voorbereid om marktwerking in te voeren. Alleen in Zuid-Limburg en Zeeland is reeds ervaring opgedaan met aanbesteding van streekvervoer. In deze gebieden is na aanbesteding aanzienlijk meer openbaar vervoer aangeboden voor het beschikbare geld dan in de periode daarvoor. Deze eerste ervaringen zijn derhalve positief.

Voorts merkten deze leden op dat de bevoegdheden op het gebied van het openbaar vervoer zijn overgedragen aan de provincies. Zij vroegen of er daarbij op gelet is dat er voldoende afstemming is tussen de provincies in verband met grensoverschrijdend vervoer. Tevens vroegen zij of er daarbij rekening gehouden wordt bij de vaststelling van de concessiegebieden. Het betreft vooralsnog alleen het stads- en streekvervoer. Hier zijn de bevoegdheden niet alleen overgedragen aan provincies, maar aan de provincies, de kaderwetgebieden en een aantal grotere gemeenten (zogenaamde BOV- en BOS-gemeenten). Deze keuze is gemaakt op grond van zowel bestuurlijke als vervoerskundige gronden. Hiervoor is gekozen omdat ik verwacht dat, in het belang van de reiziger, op decentraal niveau de beste afstemming gemaakt kan worden tussen vraag en aanbod van openbaar vervoer, er is maatwerk mogelijk. Waar bevoegdheden worden

gedecentraliseerd ontstaat een zekere coördinatiebehoefte. Omdat in het stads- en streekvervoer het zwaartepunt van het vervoer in de regio ligt, valt deze coördinatiebehoefte mee. Ik acht decentrale overheden zelf in staat om onderling goede afspraken te maken over het grensoverschrijdend vervoer. Daarnaast krijgt de provincie binnen haar rondgebied een coördinerende rol om afstemming te bevorderen. Ook binnen het gebied van een decentrale overheid kan er sprake zijn van meerdere concessiegebieden. Het is aan de desbetreffende overheden om deze zodanig vast te stellen dat de concessiegebieden vervoerskundig gezien logische clusters vormen die ook voor vervoersondernemers de juiste schaalgrootte hebben om een goed aanbod te kunnen doen.

De VVD-leden merkten op dat uit de memorie van antwoord blijkt dat het nog vele jaren gaat duren voor de geplande stortlocaties voor baggerslib gereed zijn. Volgens hen zijn er op dit moment echter al problemen met de toegankelijkheid van havens en overige infrastructuur in verband met onvoldoende diepgang. Zij vroegen of er kan of zal worden voorzien in tijdelijke maatregelen om voldoende bereikbaarheid te garanderen. Getracht wordt om de beschikbare extra gelden voor waterbodems zo goed mogelijk te benutten om problemen zoals verondieping van vaarwegen en havens te voorkomen en tevens om stortcapaciteit te realiseren voor waterbodemsanering en probleemspecie van waterschappen en gemeenten. Voor wat betreft de vaarwegen zal de prioriteit gelegd worden bij de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Inmiddels is op een aantal locaties (Slufter, IJsseloog) stortcapaciteit gerealiseerd en is elders stortcapaciteit in voorbereiding. Tijdelijke maatregelen worden op dit moment niet voorzien.

In de vierde Nota Waterhuishouding wordt inzicht gegeven in de aanpak van waterbodems en de daarmee gepaard gaande kosten, te weten 600 miljoen tot 2010 en is er sprake van nog een periode van 25 tot 40 jaar, voor alle waterbodems gesaneerd zijn. De VVD-leden vroegen of er ook onderzoek is gedaan op de diverse locaties naar de effecten van de vervuilde bodems op het omringende milieu en of deze dusdanig zijn dat overal de waterbodems gesaneerd moeten worden? Een soort kostenbatenanalyse. Tot slot vroegen deze leden of tegen deze achtergrond al zeker is dat de voorziene waterbodems wel gesaneerd moeten worden? Allereerst zij opgemerkt dat de genoemde 600 miljoen gulden betrekking heeft op extra gelden (Regeerakkoordimpuls) voor de periode tot 2010 voor de totale waterbodempromblematiek. Dit betekent dat het niet alleen gaat om sanering van waterbodems vanuit milieuoogpunt, maar tevens om verwijdering van baggerspecie vanuit het waterhuishoudkundig belang (afvoer overtollig regenwater) of vanuit het scheepvaartbelang (verondieping vaarwegen en havens). Daarbij kan het gaan om baggerspecie waarvoor niet een directe noodzaak tot sanering vanwege milieueffecten nodig is, maar waarvoor geldt dat gezien de kwaliteit van de gebaggerde specie (bijv. klasse 3 specie) verspreiding in het watersysteem niet aanvaardbaar is.

Ten aanzien van de vraag naar het onderzoek naar milieueffecten kan allereerst worden gesteld dat de normstelling op dergelijk onderzoek is gebaseerd. Voor klasse 4 specie geldt dat deze een risico voor het watersysteem vormt door de gehalten van de aanwezige verontreinigingen. Opname door organismen, ongewenste verspreiding naar schonere gebieden en verontreiniging van het onderliggende grondwater vormen voorbeelden hiervan. Voor de feitelijk verontreinigde locaties hoeft echter sanering niet altijd de oplossing te zijn. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kan bijvoorbeeld doordat afdekking plaats vindt met een sediment van betere kwaliteit en de kans op verspreiding gering is besloten worden niet te saneren.

Een overzicht van het onderzoek naar de saneringslocaties in de rijks-

wateren wordt jaarlijks gegeven in het Saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren (Zie het in het najaar 1998 verschenen Saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren 1999–2010; TK 1998–1999 26 226 nr. 1). Na een oriënterend onderzoek op grond waarvan de locatie in eerste instantie op de lijst is geplaatst, volgt een nader onderzoek naar noodzaak en urgentie van sanering. Voordat uiteindelijk sanering plaatsvindt volgt nog een saneringsonderzoek waarin de feitelijke situatie zo goed mogelijk in beeld wordt gebracht om de effectiviteit van een sanering zo groot mogelijk te doen zijn en de kosten zoveel mogelijk te beperken. In alle stadia kan onderzoek leiden tot de conclusie dat er geen sprake is van ernstig waterbodemsverontreiniging en/of het ontbreken van de noodzaak tot sanering. Op grond van dergelijk onderzoek zijn de afgelopen jaren reeds een aantal locaties van het saneringslijst afgevoerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos