

Vergaderjaar 1998–1999 Nr. 143a

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

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 26 januari 1999

Het voorbereidend onderzoek gaf de commissie aanleiding tot het formuleren van de volgende opmerkingen en vragen.

De leden van de **VVD**-fractie wilden gaarne de navolgende vragen stellen en de navolgende opmerkingen maken.

De regering stelt haar plannen in op de periode tot en met 2010 (naar de mening van deze leden terecht), en komt dan tot een totaalbedrag van 67 miljard. Hoewel zij vermeldt dat daartoe een ambitieus investeringspakket is uitgewerkt ontbreken voor de periode 2003–2010 alle verdere gegevens. Deze leden zouden gaarne een zo uitvoerig mogelijke specificatie hiervan ontvangen, met afzonderlijke vermelding van de verschillende objecten en de daarbij behorende bedragen.

Welk deel van de 67 miljard heeft betrekking op de periode 1999–2003 en waar zijn de gegevens daarover te vinden?

Zien deze leden het goed dat van de extra toegevoegde 12 miljard 2,7 miljard betrekking heeft op de eerste periode? Zo ja, waarom is dan niet ten minste een-derde deel, dus 4 miljard, voor deze periode bestemd?

Deze leden hadden met voldoening gelezen dat thans is besloten tot de stroomvoorziening van de spoorwegen met 25 kilovolt wisselstroom, nadat vele jaren zijn verspild aan een – naar de mening van deze leden overbodige – studie over deze zaak. Waarom duurt het, terwijl de regering zelf zegt dat hiermee het spoor gereedgemaakt wordt voor de volgende eeuw, toch nog tot 2007 voordat er een begin mee gemaakt wordt (afgezien van de HSL)?

Inzake de zgn. Zuiderzeelijn wordt een studie uitgevoerd. Wordt daarbij ook aandacht besteed aan het voorstel, door de VVD-woordvoerder bij de behandeling van de vorige begroting gedaan (Handelingen I 27 januari 1998 p. 765 en 797) om de bestaande lijnen drastisch te moderniseren, tegen belangrijk lagere kosten dan de aanleg van een nieuwe lijn, bij welk voorstel de toenmalige minister wel van een zekere instemming deed blijken? (p. 789). Kan daarover al iets naders worden medegedeeld?

¹ Samenstelling:

Talsma (VVD), Baarda (CDA) (voorzitter), Zijlstra (PvdA), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Vrisekoop (D66), Pitstra (GL), Rongen (CDA), Batenburg, Lodewijks (VVD), Van den Berg (SGP), Bierman, Ruers (SP), Linthorst (PvdA).

Is de indruk van deze leden juist dat thans is besloten tot de aanleg van de weg Kampen Ramspol naar Emmeloord als een autosnelweg, zoals reeds meermalen door deze leden is bepleit (zie p. 70 en 73)?

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) worden nogal eens nieuwe bewoordingen gebruikt welke niet altijd duidelijk zijn. Wel duidelijk lijkt «beprijzen», waarmee bedoeld zal zijn: aan iets een prijs verbinden, maar niet duidelijk is «overplanning» (p. 1), «vlagaandeel van het Nederlands wegvervoer» (p. 8) en «level playing field» (p. 19). Wat is hiermee precies bedoeld?

In de begroting 1999 van het Infrastructuurfonds (blz. 18) staat geschreven:

«Ter versterking van de scheepvaartfunctie wordt bij de vaarwegen prioriteit toegekend aan maatregelen op de hoofdtransportassen». In het Regeerakkoord is overeengekomen dat tot het jaar 2010 f 500 miljoen extra voor de vaarwegen ter beschikking wordt gesteld. De toenemende congestie op het hoofdwegennet wordt voor een groot deel veroorzaakt door de toename van het vrachtvervoer over de weg. De capaciteit van de vaarwegen is echter zo ruim, dat een groot deel van het wegtransport gemakkelijk over water kan worden afgewikkeld. Ook uit oogpunt van milieu zou dit een goede zaak zijn want de milieubelasting van vervoer over water is vele malen minder dan hetzelfde volume over de weg. Wel dienen dan de knelpunten in de vaarwegen te worden opgelost t.w. een versnelde uitvoering van de verbeteringswerken aan de vaarwegen en de sanering van de waterbodems, dit laatste om de toegankelijkheid van de havens langs de vaarwegen te verbeteren. Door het ontbreken van stort- en verwerkingsvoorzieningen kunnen de noodzakelijke baggerwerkzaamheden in en aan de rivieren niet worden uitgevoerd, wat een grote beperking van de diepgang van de schepen tot gevolg heeft en waardoor de binnenvaart veel schade oploopt. Voorwaarde om de havens op diepte te brengen is dat de voorziene stort- en verwerkingslocaties in Limburg en Zeeland gereed zijn.

De leden van de VVD-fractie hebben hierover de volgende vragen:

1. Wanneer is voorzien dat de verwerkingslocaties gereed zijn?
2. Wanneer zijn de overige knelpunten in de hoofdvaarwegen opgelost (zoals o.m. in het MOMARO-rapport opgenomen)?

Deze leden vroegen vervolgens hoe de stand van zaken is met betrekking tot de invoering van de Planwet Verkeer en Vervoer.

Moet deze wet aangenomen zijn voordat de provincies tot aanbesteding kunnen overgaan?

Welke initiatieven zijn er bij de diverse provincies in voorbereiding?

De leden van de **CDA**-fractie zouden gaarne van de minister een helder inzicht ontvangen over de financiering van de projecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). Hoe zullen de projecten met een langere looptijd tot 2010 worden gefinancierd?

Wat verwacht de minister van publiek-private financiering?

Hoe en wanneer denkt de minister private financiering rond te krijgen bij grote projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL-Zuid? Welke rol en invloed zal daarbij worden gegeven aan de private sector?

Aan welke vormen van lastenverlichting denkt de minister bij de besteding van de opbrengsten van rekeningrijden?

Wanneer mag wetgeving worden verwacht om betaalstroken mogelijk te maken? In dit verband wezen de leden van de CDA-fractie ook op het rapport van BOVAG en RAI over de haalbaarheid van betaalstroken.

Is de minister op de hoogte van de uitspraken van haar voorgangster,

mevrouw Jorritsma-Lebbink, gedaan in het Friesch Dagblad van 2 mei 1998:

«Voor Friesland ga ik binnenhalen meer infrastructurele werken zoals de Hanzelijn, de ringweg om Groningen, de haak om Leeuwarden en de Zuiderzeespoorlijn». Kan de minister medelen wat thans de stand van zaken is met betrekking tot het inlossen van deze belofte? Binnen welke termijnen kunnen de genoemde infrastructurele werken zijn voltooid en wel zodanig dat aan de gedane belofte zal zijn voldaan?

Wil de minister, zo vervolgdende deze leden, een overzicht geven van de besluitvorming met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart? Ook uit recente cijfers blijkt dat de groei van Schiphol doorzet en veel hoger is dan de cijfers waarop de PKB Schiphol en omgeving is gebaseerd. Binnen afzienbare tijd zullen de grenzen van de vigerende PKB zijn bereikt. Wat betekent dit voor tijdige besluitvorming en wanneer mogen voorstellen worden verwacht, die een aanvaardbare situatie tot 2010 mogelijk maken?

Wat is de visie van de minister over de toekomst van de luchtvaart na 2010? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de marktwerking collectief vervoer? Wanneer denkt de minister het wettelijk kader rond te hebben om aanbestedingen van regionaal openbaar vervoer mogelijk te maken? Wordt de in de begroting aangegeven planning wel gehaald?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van het eerste nationale verkeers- en vervoersplan (NVVP)?

Is het waar dat een wettelijke regulering van verkeersveiligheids cursussen wordt voorbereid? Kan een regulering door de overheid ook een averechts effect hebben op de doelstelling om de verkeersveiligheid te bevorderen, daarbij lettend op de huidige werkzaamheden van de Nederlandse Vereniging voor Verhoogde Motorrijvaardigheid (NVVM)?

Welk belang hecht de minister aan de werkzaamheden van de NVVM?

Welke kaders zullen gaan gelden voor de verdere uitbouw van het integrale waterbeleid?

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen