

Vergaderjaar 1998–1999 Nr. 143c

## 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**

#### **NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT <sup>1</sup>**

Vastgesteld 19 februari 1999

De memorie van antwoord gaf de commissie aanleiding tot het stellen van nog enkele nadere vragen en het maken van nog enkele opmerkingen.

De leden van de **VVD**-fractie hadden nog de volgende vragen.

De regering merkt op, dat de omvang van de investeringen tot en met 2003 kan worden gevonden door de realisatiefase en vrije kasruimte bij elkaar op te tellen. Ten einde elk misverstand te vermijden verzochten deze leden 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.

Inzake de wijziging in de stroomvoorziening in 25 kilovolt zouden deze leden gaarne kennis willen nemen van de gedegen studie of 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 lange ervaringen zijn opgedaan met het ombouwen tot en inrichten van stroomsystemen van 15 en 25 kilovolt, waaruit Nederland amper kan putten.

<sup>1</sup> Samenstelling: Talsma (VVD), Baarda (CDA), (voorzitter), Zijlstra (PvdA), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Vrisekoop (D66), (plv. voorzitter), Rongen (CDA), Pitstra (GL), Batenburg (AOV), Lodewijks (VVD), Van den Berg (SGP), Bierman, Linthorst (PvdA), Ruers (SP).

Heeft de marktwerking in het openbaar vervoer voldaan aan de doelstellingen en de verwachtingen tot op dit moment? Zo neen, wat is hiervan de reden?

De bevoegdheden op het gebied van het openbaar vervoer zijn overgedragen aan de provincies.

Is er daarbij op gelet dat er voldoende afstemming is tussen de provincies in verband met grensoverschrijdend openbaar vervoer?

Wordt daar rekening mee gehouden bij de vaststelling van de concessiegebieden?

Uit de memorie van antwoord blijkt dat het nog vele jaren gaat duren voor de geplante stortlocaties voor baggerslib gereed zijn. Op dit moment zijn er echter al problemen met de toegankelijkheid van havens en overige infrastructuur in verband met onvoldoende diepgang. Kan of zal er worden voorzien in tijdelijke maatregelen om voldoende bereikbaarheid te garanderen?

In de vierde nota Waterhuishouding wordt inzicht gegeven in de aanpak van de sanering 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.

Is er ook onderzoek gedaan op de diverse locaties naar de effecten van vervuilde bodems op het omringende milieu en zijn deze dusdanig dat overal de waterbodems gesaneerd moeten worden? Een soort kosten-batenanalyse. Is tegen deze achtergrond al zeker dat de voorziene waterbodems wel gesaneerd moeten worden?

De voorzitter van de commissie,  
Baarda

De griffier van de commissie,  
Nieuwenhuizen