

Vergaderjaar 1996–1997

25 003

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001

25 022

Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 februari 1997

Bij de behandeling van het «Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997–2001» [hierna: het MIT] in de Tweede Kamer (op 18 november 1996) heb ik U gemeld, U voor de behandeling van de nota «Transport in Balans» een brief toe te sturen over **de vaarwegen-infrastructuur** en hoe ik denk, welke projecten gerealiseerd dienen te worden met het in «Transport in Balans» vrijgemaakte bedrag van f 200 mln. Die toezegging doe ik met deze brief gestand.

Tevens is de brief een nadere uitwerking van datgene wat Uw Kamer heeft gevraagd in de motie Verbugt zoals ingediend bij voornoemde MIT-behandeling (motie nr. 14 op stuknr. 25 003 inzake ontsluiting van het onderliggend vaarwegennet).

«Transport in Balans» en de binnenvaart

Belangrijke doelstelling van de nota «Transport in Balans» is de impuls die ik wil geven aan de binnenvaart en de binnenvaart in te zetten voor modal shift. Ik heb hoopvolle verwachtingen van de ontwikkelingen in de binnenvaart. Zeker nu ook het laatste restje marktordening (op de binnenlandse- en noord-zuid markt) in die branche per 1 januari 2000 definitief verleden tijd zal zijn. Maar bepaald ook, omdat ik een omslag in de sector zelf én bij het verladend bedrijfsleven bespeur.

In de sector zie ik steeds meer ondernemers die, al dan niet gezamenlijk, de totale vervoersmarkt actief benaderen op zoek naar (nieuwe) lading. Omgekeerd zie ik een beweging vanuit de verladers die zich bewust worden van de mogelijkheden van de binnenvaart. Dit ondanks het feit dat de overslagkosten en de kosten van voor- en natransport voor de binnenvaart zowel relatief als absoluut nog hoog zijn. Maar men weet in toenemende mate de weg te vinden naar onze tijdelijke bijdrageregeling vaarwegaansluitingen waardoor de overslagkosten behoorlijk gereduceerd kunnen worden.

Ik ben derhalve content met de toenemende activiteiten in en om de binnenvaart. Dat is primair belangrijk voor de verdere groei en ontwik-

keling van de sector zelf. Maar ook is dat goed omdat de binnenvaart een wezenlijke bijdrage dient te leveren aan de balans tussen voortgaande groei van het goederenvervoer enerzijds, en de toenemende druk op het milieu en de congestie anderzijds.

In «Transport in Balans» heb ik aangegeven, dat ik ter aanvulling op en ter ondersteuning van die positieve ontwikkelingen in de binnenvaart flankerend beleid wil ontwikkelen voor de vaarwegen-infrastructuur. Het voornaamste oogmerk dat ik daarbij heb is een aantal bestaande knelpunten weg te nemen en bij te dragen aan een reductie van de overslagkosten. Dit verbetert de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer. Tevens doe ik zo recht aan de verzoeken van zowel het varende als het verladende bedrijfsleven, dat de aandacht voor de vaarwegen-infrastructuur niet mag verminderen.

Flankerend beleid vaarwegen-infrastructuur: de besteding van f 200 mln

Het vaarwegennet in ons land behoort tot de modernste in Europa. Velerlei plaatsen en bedrijfslokaties zijn goed – ook voor grotere schepen bereikbaar. Ik wil dat graag zo houden. Hetgeen echter niet wegneemt, dat er toch wel diverse knelpunten zijn. Ook die zijn mij bekend, mede door het overleg dat ik hierover regelmatig heb met het Centraal Overleg Vaarwegen (een platform waarin het verladend en vervoerend bedrijfsleven is vertegenwoordigd, hierna COV genoemd).

Omdat ik voor de nabije toekomst de kansen voor de binnenvaart optimaal wil blijven houden, wil ik een aantal van die knelpunten in de periode 1998–2000 versneld aanpakken. Daarbij wil ik uitdrukkelijk ook de regionale aftakkingen van het hoofdvaarwegennet (ook wel genoemd: het onderliggend vaarwegennet) betrekken.

Het budget dat in «Transport in Balans» voor de periode 1998–2000 is vrijgemaakt voor de vaarwegen bedraagt f 200 miljoen. En zoals gezegd, het betreft een extra impuls voor dié jaren. Beslist geen gemakkelijke opgave, immers de versnelling van lopende projecten of de realisering van planstudies is niet altijd gemakkelijk. De voorbereidingsperiodes vergen normaliter enkele jaren en daarin biedt de noodzakelijke tijd voor planvoorbereiding en -uitwerking, vergunningsprocedures, procedures voor aanbesteding en de benodigde tijd voor uitvoering weinig ruimte voor flexibiliteit. En, zoals altijd overtreffen ook hier de wensen de mogelijkheden. Dat betekent dus: prioriteiten stellen en bij de beoordeling rekening houden met enkele algemene uitgangspunten.

Het rekening houden met die algemene uitgangspunten begint voor mij enerzijds met het goed luisteren naar de infrastructurele wensen van vervoerders en verladers. En, zoals reeds gemeld, die zijn mij goed bekend. Ikzelf en mijn ambtenaren hebben hierover regelmatig overleg met het betrokken bedrijfsleven.

Anderzijds is er ook de vraag: hoe realistisch is een wens? Kan een bepaalde vraag om een knelpunt zeer snel aan te pakken wel echt in de periode 1998–2000 gerealiseerd worden? Kan het beschikbare geld echt besteed worden in die periode?

Evenzeer belangrijk is de vraag, wat de winst is om een bepaald knelpunt aan te pakken. Is het altijd waardevol een soms behoorlijk groot bedrag ergens aan te besteden? Die vraag is niet altijd gemakkelijk te beantwoorden, maar ik heb hiervoor toch nuttig gebruik kunnen maken van een analyse die momenteel wordt uitgevoerd door onze Adviesdienst Verkeer & Vervoer (AVV).

De AVV is in het kader van de studie «Ruimtelijke analyse vaarwegen» doende met het inventariseren van alle ladingstromen die per binnenschip in ons land worden verplaatst. Bij de passage van sluizen geven de schippers op, hoeveel en wat voor lading ze verplaatsen van waar naar waar. Deze openbare statistische gegevens geven een beeld van de vervoerspatronen per binnenschip. En hoewel deze studie nog niet is afgerond hebben de voorlopige resultaten als hulpmiddel kunnen dienen bij onze keuzes voor het aanpakken van bepaalde vaarweg-knelpunten.

Voorts, de Rijksoverheid is uitsluitend beheerder voor de hoofdvaarwegen. Voor de overige vaarwegen zijn dat andere overheden. En ook die overheden roep ik nogmaals duidelijk op, hun medeverantwoordelijkheid te nemen en in provinciale verkeers- en vervoersplannen expliciet aandacht te geven aan de verbetering van vaarwegen en de ontsluiting van bedrijventerreinen voor de binnenvaart. Tevens dient die boodschap verder te worden uitgedragen, ook naar gemeentebesturen toe. Ook hierbij geldt, dat overheden samen moeten werken aan de modal shift van het wegvervoer af, ten gunste van de andere vervoersmodaliteiten zoals de binnenvaart. Overigens, met de hierna in deze brief genoemde projecten kom ik tegemoet aan enkele wensen van andere overheden.

Met inachtneming van deze algemene uitgangspunten komen naar mijn opvatting voor de besteding van de f 200 miljoen in de periode 1998–2000 in aanmerking projecten die reeds in uitvoering zijn en waarvan de realisatie versneld kan worden voltooid, en projecten uit de planstudietabel van het huidige MIT die in de periode 1998–2000 gereed zijn om te worden uitgevoerd, maar waarvoor onvoldoende middelen beschikbaar zijn om ze daadwerkelijk in uitvoering te kunnen nemen.

Ook het vraagstuk van de bergingsmogelijkheden voor vervuilde baggerspecie hebben wij al opgepakt. In het Ketelmeer wordt een grote baggerstortlocatie aangelegd met een bergingscapaciteit van circa 20 miljoen kubieke meter: het depot IJsseloog. Dit depot komt medio 1998 beschikbaar.

Helaas is het nog niet zover met het geplande depot in het Hollandsch Diep (capaciteit van circa 40 miljoen kubieke meter). Door een uitspraak van de Raad van State zijn de verleende vergunningen net voor Kerstmis 1996 vernietigd. Wij zijn ons nu samen met de betrokken overheden aan het beraden, hoe toch binnen afzienbare tijd er een bergingsmogelijkheid kan komen. In ieder geval kan in spoedeisende gevallen voorlopig slib dat vanuit de achterlandverbinding Rotterdam-Duitsland wordt opgediept, in de Slufter worden gedeponeerd.

Naast de aanpak van een reeks fysieke knelpunten voor de binnenvaart wil ik tevens de ontwikkeling van overslag via de binnenvaart blijven stimuleren. Daarom wil ik ook een deel van de f 200 miljoen gebruiken voor verruiming van het budget voor de tijdelijke bijdrageregeling vaarwegaansluitingen.

Tevens wil ik een aloude wens vanuit het bedrijfsleven honoreren, om met een andere en betere regeling voor de ijsbestrijding op het hoofdvaarwegennet te komen. Op dit moment betaalt Verkeer en Waterstaat al een aanzienlijk deel van die kosten. Namelijk 100% voor het in bedrijf houden van de sluizen en ook bij intensieve scheepvaartbegeleiding¹. Als er daadwerkelijk ijs moet worden gebroken regelt het bedrijfsleven dat en ontvangt daarvoor een rijksbijdrage van 50%².

Echter, om de in «Transport in Balans» beoogde modal shift serieus te nemen, ook in de winterperiode, ben ik bereid de gehele ijsbestrijding op het Nederlandse hoofdvaarwegennet voor rekening van Verkeer en Waterstaat te doen komen.

¹ Terwijl er nog geen «vast» ijs is, is bij intensieve scheepvaartbegeleiding toch al begeleide convooivaart nodig, of begeleiding waar de betonning wegens ijsgang is opgenomen.

² Behalve op de Schelde-Rijnverbinding, waar het Rijk op grond van een Tractaat met België 100% voor de begaanbaarheid betaalt.

Om dit voornemen concreet en volledig uit te werken is nu nog niet mogelijk: zowel het beleid van de ijsbestrijding voor 1995/1996 als voor 1996/1997 moet nog worden geëvalueerd. Ook de daarmee samenhangende financiële verantwoording moet nog afgerond worden. Maar om nu reeds – hoewel de specifieke modaliteiten samen met het Centraal Informatiepunt Bestrijding IJs nog moeten worden uitgewerkt – mijn voornemen vast te leggen, heb ik dit aspect opgenomen in deze brief. Dit voornemen komt dus bovenop de bedragen die ik nu al besteed en besteed heb aan het daadwerkelijke ijsbreken.

Concreet betekent een en ander dat ik voornemens ben in de periode 1998–2000 de volgende projecten te versnellen danwel in realisatie te nemen [ten opzichte van MIT 1997–2001]:

Grotere projecten die enkele tientallen miljoenen kosten:

- * Versnelde realisatie van de nieuwe tweede sluis bij Lith in de Maas zodat voor de aanleg van die sluis het optimale bouwtempo aangehouden kan worden. Daardoor zal die sluis in 3½ jaar gereed zijn. Voor de aanleg van de sluis moeten extra kosten worden gemaakt vanwege bodemsanering. Ook die kosten zijn in de versnelling meegenomen.

- * Verdieping van de vaarverbinding Amsterdam–Lemmer tot klasse V. Dit project, dat in 1997 in uitvoering komt, wil ik versneld realiseren omdat de scheepvaart op het traject Amsterdam–Noord-Nederland aantrekt en er ook meer grotere schepen worden ingezet.

- * De scheepvaart op de Brabantse kanalen krijgt steeds meer kansen, met name omdat steeds meer bedrijven de binnenvaart gebruiken voor hun vervoer. Maar, zonder adequate maatregelen zullen die kansen keren. Immers, de maximaal toelaatbare scheepsgrootte blijkt een obstakel te zijn in de concurrentie met de vrachtwagen. Om te voorkomen dat verladers de binnenvaart de rug zouden toekeren, en om nieuw vervoer aan te trekken, is vaarwegverruiming nodig.

Om die reden is enkele jaren geleden het knelpunt bij Den Bosch in studie genomen. Binnenkort wordt besloten tot een oplossing van dat knelpunt: hetzij door de aanleg van een geheel nieuwe omleiding aan de oostzijde van de stad, hetzij door verruiming en aanpassing van de huidige traverse door de stad.

In ieder geval zal de vaarroute Maas–Veghel verruimd worden tot klasse IV (nog even los van de vraag of bij Den Bosch wordt omgeleid danwel de traverse verbeterd) en dus kan het stilgelegde werk aan de Zuid-Willemsvaart van Den Dungen tot en met Veghel weer opgestart worden.

- * Ook de scheepvaart op de Fries-Groningse kanalen is veranderd: er wordt met meer en grotere schepen gevaren. Daarom werden in 1994 al bestuurlijke afspraken gemaakt om na te gaan, welke knelpunten verbeterd zouden moeten worden. Daartoe werd – als verkenning – een integraal plan van aanpak voor deze kanalen opgezet waarbij men de gehele vaarverbinding van Lemmer tot Delfzijl in de jaren tot begin volgende eeuw, wil gaan verbeteren.

Heel concrete knelpunten vormen enkele bruggen die met name voor de snel groeiende containervaart een probleem zijn. Als eerste aanzet voor een oplossing wil ik in de periode 1998–2000 diverse bruggen vervangen.

- * Ook het scheepvaartverkeer in het IJsselmeer-gebied is toegenomen, zowel de beroeps- als ook de pleziervaart. Twee belangrijke sluizencomplexen, de Hardersluis bij Harderwijk en de Houtribsluizen bij Lelystad

dienen daarom gemoderniseerd te worden. De Hardersluis wordt vervangen door een geheel nieuw systeem (geen sluis meer maar een brug en een aquaduct), bij de Houtribsluizen is verbetering van het systeem van verkeersbegeleiding noodzakelijk.

Kleinere projecten met verplichtingen van enkele miljoenen:

- * Bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de ontwikkeling van een insteekhaven in het Tilburgse industrieterrein Vossenbergh-West.

- * Er wordt een groot beroep gedaan op de tijdelijke bijdrageregeling vaarwegaansluitingen. Ik heb U een evaluatie van die regeling voor dit jaar toegezegd. Mij is echter nu al duidelijk dat het budget voor de regeling niet toereikend is en ik wil het daarom enigermate verruimen.

- * De precieze modaliteiten voor het ijsbestrijdingsbeleid op de hoofdvaarwegen moeten nog worden uitgewerkt. Ik neem evenwel nu de kosten voor dat beleid voor mijn rekening en daarvoor is de vastlegging van een eenmalige financiële buffer noodzakelijk.

Ik merk bij mijn voorstellen het volgende op:

1. Er zal nog dit jaar een wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds aan U worden voorgelegd waardoor ook kleinere verbeteringswerken in de vaarwegen-infrastructuur van andere overheden voor een Rijksbijdrage in aanmerking kunnen komen. Op dit punt reken ik te zijner tijd op de medewerking van Uw Kamer.

2. Verschillende van de door het COV genoemde projecten kunnen in de periode 1998–2000 worden gerealiseerd, en worden overigens nu al gerealiseerd. Ik denk aan het Waalproject, de modernisering van de Maasroute en de Fries-Groningse kanalen (deze omvangrijke projecten omvatten meerdere deelprojecten).

Echter, ook diverse van de door het COV voorgestelde projecten kunnen niet gehonoreerd worden. Op een enkele daarvan wil ik nog specifiek commentaar geven, waarbij ik overigens niet uitsluit, dat een realisatie op een moment na de periode 1998–2000 wel tot de mogelijkheden zou kunnen behoren:

- * Het afsnijden van de bocht en de aanpassing van de brug Overschie. Verkeer en Waterstaat heeft met betrokkenen bij dit project jongstleden november om de tafel gezeten en ons is verzekerd dat er tijd nodig is om alles goed uit te werken (onder andere in verband met de monumentenstatus van de brug) en in concrete bestekken om te zetten. Voor het jaar 2001 kan daar de schop onmogelijk de grond in;

- * Los- en laadkade voor bieten nabij Dronten.

Over dit vraagstuk heb ik de Kamer al ingelicht (beantwoording Kamervragen van mw. Vos, brief d.d. 10 april 1996). De Suikerunie heeft laten weten, het bietenvervoer in het noordelijke deel van het land naar de fabriek aan het Hoendiep (bij de stad Groningen) per as te blijven doen. Ook al zou Verkeer en Waterstaat de kade bij Dronten tot een maximum van 50% van de kosten mede-financieren, dan nog is de prijs per schip voor de bietenaanvoer te hoog. Dit komt omdat de bieten over een groot gebied tot en met de verst gelegen boerderij moeten worden opgehaald. Het loont dan niet om eerst terug te rijden naar Dronten, daar de bieten over te slaan en ze naar het Hoendiep te varen. In dit geval blijkt het goedkoper, de eenmaal volle vrachtwagens vanuit de polder direct naar de fabriek te laten rijden.

* Situatie bij Weurt.

Het functioneren van de sluis bij Weurt heeft onze volledige aandacht. Of de sluis onevenredig veel storingen heeft vertoond en zo ja, hoe die storingen in de toekomst vermeden kunnen worden is momenteel onderwerp van onderzoek door de regionale directie van Rijkswaterstaat. Ik wacht dat onderzoek af en zal dan pas nagaan of, en zo ja welke, maatregelen genomen moeten worden en wanneer.

* Hartelkanaal.

De verhoging en verruiming van de bruggen aldaar heeft mijn aandacht. Dit in het kader van de algehele infrastructurele aanpassingen in het Botlekgebied (havenspoorlijn, Botlektunnel, doorsteken Beerdam, waterkering Hartelbrug). Maar dit project maakt momenteel nog onderdeel uit van de MIT-verkenningenfase waarbij de diverse projecten niet alleen afzonderlijk, maar ook in hun onderlinge samenhang worden bekeken. Uitvoering is pas na het jaar 2000 mogelijk.

* Hooidamsloot naar Drachten.

Voor dit project, dat voor grotere schepen het Prinses Margrietkanaal kan verbinden met een nieuw te ontwikkelen industrieterrein aan de westzijde van Drachten, loopt een onderzoek opgezet door de drie noordelijke provincies en de regionale directie van Rijkswaterstaat (de provincie Friesland is vaarwegbeheerder). Dat onderzoek moet duidelijk maken welke kosten zouden moeten worden gemaakt om de potentie van dat natte bedrijventerrein bij Drachten optimaal te benutten. Ik wacht uiteraard eerst die studie en de daarop volgende aanbevelingen af. Maar, ook al zou die studie een positief resultaat geven, dan kan op z'n vroegst de vaarweg worden aangepakt vanaf het jaar 2001.

Ook voor andere door het COV genoemde projecten geldt dat die niet in aanmerking komen voor financiering in de periode 1998–2000: ze kunnen in die periode nog niet tot uitvoering worden gebracht.

Verdere procedure

De behandeling van de nota «Transport in Balans» omvat tevens deze brief. Na de Kamerbehandeling zal deze brief z'n uitwerking krijgen in de begrotingsvoorbereiding en de voorbereiding van het nieuwe MIT (periode 1998–2002). Het nieuwe MIT zal dan het kader vormen waarin de intensivering voor de vaarwegeninfrastructuur met f 200 mln voor de periode 1998–2000 z'n formele beslag krijgt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink