

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het infrastructuurfonds voor het jaar 2000

Nr. 3

VERSLAG, HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 oktober 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer in de vorm van een lijst van vragen verslag uit te brengen.

De door de regering gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier voor dit verslag,
Fenijn

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA) en Hindriks (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkema (PvdA) en Bos (PvdA).

Blz. 7

1

Er is sprake van een toenemend aantal projecten waarbij Publiek-Private Samenwerking aan de orde is. Voor Verkeer en Waterstaat is het van belang om op een creatieve manier met deze samenwerkingsvorm om te gaan. Kunnen hiervan voorbeelden worden gegeven? Kan deze creativiteit ten koste gaan van de invloed die de overheid op het mobiliteitsbeleid uitoefent?

Voorbeelden voor creatieve samenwerkingsvormen tussen overheden en lokale partijen zijn o.a. het project Mainportontwikkeling Rotterdam, waar op het ogenblik de voorbereiding plaatsvindt om vroegtijdige samenwerking in de planvormingsfase van de PKB+ procedure mogelijk te maken, de HSL Zuid, waar op het ogenblik verschillende contracten worden uitgewerkt tussen het rijk en opdrachtnemers en de Betuweroute waar op het ogenblik de aanbesteding van de exploitatie wordt voorbereid. Daarnaast kan ook nog worden verwezen naar de projecten zoals die staan vermeld in de voortgangsrapportage van het kenniscentrum PPS van april 1999.

In het algemeen geldt dat samenwerking met private partijen alleen zinvol is als het niet in strijd is met het beleid van de rijksoverheid. Publiek Private Samenwerking dient voornamelijk een middel te zijn om de doelen van de overheid te bereiken en geen doel op zich. Met PPS wordt beoogd meerwaarde te bereiken: meer of hogere doelen met hetzelfde geld of dezelfde doelen met minder geld. Daarbij hoort ook dat de samenwerking met de private partijen niet ten koste mag gaan van het democratisch gehalte van de besluitvorming. De effectieve uitoefening van de ministeriële verantwoordelijkheid, de rechten van het parlement en invloed door belanghebbenden moeten gewaarborgd zijn.

Blz. 11

2

Welke voltages worden er op de netten van Duitsland, Frankrijk en België gehanteerd?

In Duitsland wordt gereden op 15kV wisselstroom (16,6Hz); in België en Frankrijk gedeeltelijk op 25kV wisselstroom (50Hz), met daarnaast in België ook 3000 Volt gelijkstroom en in Frankrijk nog 1500 Volt gelijkstroom.

Blz. 12

3

Bij de ontsluiting van Vinexlocaties is het streefbeeld dat de infrastructuur gerealiseerd moet zijn bij tweederde van de woningbouw. In sommige gevallen ijlt de infrastructuur aanleg echter na. Geldt dit ook voor infrastructuur voor openbaar vervoer? Kan worden aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de vertraging in te lopen?

Beantwoording van deze vraag is op dit moment niet mogelijk. Binnenkort ontvangt u van mij de brief inzake OV-infrastructuur op Vinex-locaties. Daar zal nader worden ingegaan op de problematiek en de verbetermogelijkheden.

4

Welke light-rail projecten worden er tot 2010 aangelegd? Welke middelen zijn hiervoor beschikbaar van het Rijk en de andere overheden? Worden de genoemde projecten door de provincies aanbesteed?

Voor een antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn in het Regeerakkoord aangekondigde implementatienota light rail.

Wat betreft het aanbesteden door de provincies heb ik in mijn nota de derde eeuw spoor het uitgangspunt geformuleerd dat de aanbesteding onder regionale regie tot stand komt.

Blz. 13

5

Zijn er voldoende middelen beschikbaar om alle ambities in het kader van Duurzaam veilig te realiseren?

Het Startprogramma Duurzaam Veilig is uitdrukkelijk bedoeld als een impuls om in betrekkelijk korte tijd (1998–2001) een aanzet te geven in de vorm van een overeengekomen hoeveelheid maatregelen en projecten. Veel wegbeheerders hebben verdergaande ambities (meer projecten, over een langere periode). Zo mogelijk worden deze ingepast in het plan van aanpak voor de tweede fase van Duurzaam Veilig waar samen met het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen, de Vereniging van Nederlandse gemeenten aan gewerkt wordt. Daar wil ik nu niet op vooruitlopen.

Blz. 15

6

Klopt het dat de tweede Lekbrug bij Vianen een groot obstakel vormt voor de afvoer bij Hoogwater? Waarom is het dijklichaam in de uiterwaarden voor de brug niet doorlaatbaar gemaakt ?

De bouw van de tweede Lekbrug bij Vianen is een project dat reeds in de jaren tachtig is opgestart. Dit is ruim voor het van kracht worden van de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier». Gedurende de voorbereidingen voor de bouw is de constructie beginjaren '90 rivierkundig beoordeeld. Door het dijklichaam benedenstrooms in de stroomschaduw van de reeds bestaande brug te situeren is de opstuwing bij hoogwaterafvoeren zeer beperkt. Voor de geringe resterende opstuwing zijn compenserende werken uitgevoerd. De tweede Lekbrug levert daardoor geen extra opstuwing op bij de afvoer van hoogwater.

Het doorlaatbaar maken van het bestaande en het nieuwe dijklichaam past op zich in de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier». Echter is de berekende waterstandsverlaging te gering om op dit moment een dergelijke investering te overwegen. Andere ingrepen zijn mogelijk en bieden meer perspectief. Deze mogelijkheden worden in het kader van de projecten IRMA en Ruimte voor de rijntakken beschouwd.

7

Welke middelen zijn er vanuit het Rijk en de departementen beschikbaar voor verdrogingsbestrijding voor de komende jaren? Op grond van welke begrotingsartikelen?

In de periode 2000–2006 komt jaarlijks 24 miljoen gulden beschikbaar voor verdrogingsbestrijding, waarin VROM, LNV en V&W ieder gelijk bijdragen. Het kabinet heeft besloten een bedrag van 16 miljoen van het oorspronkelijke bedrag voor het verdrogingsbeleid in te zetten voor de bestrijding van wateroverlast. Dit geld wordt ingezet voor de bouw en uitbreiding van gemalen.

De bijdrage verdrogingsbestrijding van V&W is afkomstig van het begrotingsartikel 02.02.04.

8

Waar is het begrotingsbedrag terug te vinden dat jaarlijks beschikbaar is voor onderhoud van waterwegen? Hoe groot is dit bedrag? Is dit bedrag groot genoeg om in de komende jaren de functionele kwaliteit van vaarwegen te behouden en om de onderhoudsachterstand niet op te laten lopen?

Na de conversie van begroting in 1997 is het oude artikel «onderhoud rijksvaarwegen» opgegaan in het nieuwe Infracfonds begrotingsartikel 02.02.04 «beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen» en is dus als zelfstandig onderdeel niet meer terug te vinden in de begroting. Het totale artikel 02.02.04 kent een budget van circa 744 miljoen gulden. Ongeveer 50% hiervan wordt uitgegeven voor het onderhoud van de rijksvaarwegen.

De andere helft wordt besteed aan onderhoud voor de functie afvoer, verplichtingen in het kader van reeds overgedragen vaarwegen (Brokx-nat), bijdrage onderhoud Fries Groningse kanalen, beheer van specie-depots, uitgaven in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren, uitvoering van het saneringsprogramma, uitvoering van het herstel en inrichtingsprogramma, landelijk uitvoerend onderzoek en het beheer van geautomatiseerde beheerssystemen.

Ik zal u de evaluatie Beheer Op peil nog voor de begrotingsbehandeling aanbieden. Bij de aanbieding van dit rapport, zal ik u tevens aangeven hoe ik met de resultaten hiervan om zal gaan.

Blz. 46

9

Waarom worden er in 2000 zoveel meer trajectnota-studies uitgevoerd ten opzichte van 1999? Richten alle studies zich op de periode na 2010 gezien het feit dat het MIT tot die tijd vol zit?

Er worden meer trajectstudies uitgevoerd omdat een aantal studies die voortvloeien uit Samenwerken aan Bereikbaarheid voor de achterlandverbindingen gelijktijdig is gestart. Hiermee wordt een meer integrale aanpak beoogd. Deze studies richten zich mede op de periode na 2010.

10

Welke verkenningen, trajectnota's en tracébesluiten worden er in 2000 uitgevoerd onder artikel 01.01.01?

In 2000 zal de volgende Hoofdwegennet-verkenning gereed zijn:

- Zwolle-Meppel.

In 2000 zullen de volgende Hoofdwegennet-trajectnota's gereed zijn:

Categorie 1.

- A15 Benelux-Vaanplein
- N50 Brug Ramspol
- A12 Oost (Benutting, inclusief aansluiting Veenendaal)
- A74 Venlo in samenhang met A73 Zuid, N68 en de Oosttangent Roermond

Categorie 2.

- A12 Utrecht-Veenendaal
- A12 Veenendaal-Ede
- A12 Ede-Duitse grens

- A2/76 Urmond–Kerensheide–Hoensbroek
- A1 Eemnes–Barneveld
- A1 Barneveld–Deventer
- A1 Deventer–Hengelo
- A2 Holendrecht–Oudenrijn
- A2 Oudenrijn–Deil
- A2 Den Bosch–Eindhoven
- A2 Leenderheide–Budel
- A2 Grathem–Urmond
- A4 De Hoek–Prins Clausplein

In 2000 zullen de volgende Hoofdwegennet-tracébesluiten worden genomen:

Categorie 1.

- A2 Tangenten Eindhoven
- N61 Hoek–Schoondijke
- A1 Craag benutting, in samenhang met de A9 Badhoevedorp–Velsen

Categorie 2.

- A1 CRAAG

Blz. 47

11

Wanneer krijgt de Kamer de evaluatie met betrekking tot de proefprojecten met spitsstroken op de A27, A28 en A50?

De Kamer kan het evaluatierapport inzake spitsstroken naar aanleiding van de proefprojecten op de A27, A28 en A50 medio 2000 tegemoet zien.

12

Hoe verhoudt zich de sterke nadruk in uw beleid op benutting met de tabel op pagina 47, waaruit blijkt dat toepassing van benuttingsprojecten in het jaar 2000 sterk terugloopt?

De tabel op pagina 47 geeft geen volledige opsomming van maatregelen op het gebied van benutting. In deze tabel staan alleen de benuttingsmaatregelen die kwantitatief te vertalen zijn. Op pagina 42 staat een kwalitatieve opsomming van benuttingsmaatregelen. Ook deze zullen voor een deel in 2000 van start gaan of worden gerealiseerd. Naast deze maatregelen wordt binnen de planstudies van het Hoofdwegennet, naast aanlegvarianten, onderzocht in hoeverre maatregelen op benuttingsgebied oplossing bieden voor het oplossen van het verkeer- en vervoersprobleem uit de betreffende planstudie.

Blz. 54

13

In 1998 is het besluit genomen om te onderzoeken of en op welke wijze in nieuwe systemen voor beveiliging en beheersing van het treinverkeer op het spoorwegnet geïnvesteerd kan worden. Kan worden aangegeven of er naast BEV21, Beter Benutten en 25kV nog andere systemen onderzocht worden, hoe snel de invoering van elk van de systemen kan plaatsvinden en hoeveel geld met invoering gemoeid is?

Het BB21 programma is de verzamelnaam voor een samenhangend pakket van systemen voor de modernisering van het spoor. Ieder deelproject van BB21 heeft een eigen noodzaak. Deze is soms autonoom, soms ontstaan door de functionele – en vaak ook technische – samenhang tussen de deelprojecten. Het pakket bestaat uit de volgende deelprojecten

en hun onderlinge samenhangen; BEV 21/ERTMS, VPT+, GSM-R. VPT2, 25kV. Er worden geen andere systemen in beschouwing genomen daar Nederland zich gecommitteerd heeft aan de Europese standaards voor interoperabiliteit.

Railned is een studie naar de invoeringsvarianten van BB21 aan het afronden. Op basis van de resultaten van deze studie zullen afwegingen moeten worden gemaakt met betrekking tot de fasering van de invoering van de diverse BB21 systemen in relatie tot de betere benutting en verdere uitbouw van het spoorwegnet en het vervoer op het net in de 21e eeuw.

De kosten (infrastructuur, materieel) die met de invoering van de diverse BB21 onderdelen gemoeid zijn hangen af van de wijze en termijnen waarop en de mate waarin invoering plaatsvindt. Dit is nog onderwerp van studie.

Blz. 55

14

Wat is de consequentie van het rapport Ulehake en rapport «Validatie geluidemissie '96 goederentreinen» (TNO-rapport HAG-RPT-990 003) op de gehanteerde geluidemissies van goederentreinen? Klopt het dat, gezien de uitkomsten van dit rapport, veel van de geluidsberekeningen niet blijken te kloppen?

Het bureau Ulehake concludeert in zijn rapport dat goederentreinen 3 dB(A) meer lawaai maken dan de waarden die NS-RIB met het (wettelijk voorgeschreven) «Reken- en Meetvoorschrift Railverkeer 1996» (RMR'96) berekent.

Vervolgens is door mijn ministerie en het ministerie van VROM aan TNO/TPD opdracht gegeven om het rapport en de meetreeksen van Ulehake te verifiëren. De conclusies van TNO/TPD waren als volgt:

1. De metingen van Ulehake zijn voor het grootste deel goed bruikbaar en volgens de voorschriften uitgevoerd.
2. In vergelijking met de oorspronkelijke meetset, die ten grondslag heeft gelegen aan het «Reken- en Meetvoorschrift Railverkeer 1996» (RMR '96), levert de Ulehake-meetset 3 dB(A) hogere waarden. Hoewel vermoed wordt dat de kwaliteit van het spoor (de onderhoudstoestand) ter plaatse van de Ulehake-metingen de oorzaak is, kan hierover geen uitsluitel worden gegeven omdat daarover meetgegevens ontbreken.
3. Indien deze Ulehake-meetset wordt toegevoegd aan de oorspronkelijke meetset geeft de gecombineerde meetset een verhoging van de emissiekentallen met – naar boven afgerond – 1 dB(A). De conclusie van Ulehake «dat goederentreinen 3 dB(A) meer lawaai maken» is dus onjuist.

Als vervolg op dit onderzoek beziet het Ministerie van VROM of het noodzakelijk is om de emissiekentallen in het RMR'96 aan te passen. Daarbij worden de uitkomsten betrokken van nader onderzoek naar de oorzaken van de hogere emissie (zie hierboven, punt 2), en de maatregelen die mogelijk zijn om deze weer naar het oorspronkelijke niveau terug te brengen.

15

Klopt het dat de Betuweroute-treinen bij volledig gebruik van de route, gezien de uitkomsten van het TNO-rapport «Validatie geluidemissie '96 goederentreinen» slechts 85 km per uur kunnen gaan rijden om de normen niet te overschrijden?

Het genoemde TNO-onderzoek had slechts tot doel om de rapportage van het bureau Ulehake te verifiëren. Zoals in het antwoord op vraag 14 (Infrafonds) is aangegeven bezint het Ministerie van VROM zich nog over de daaraan mogelijk te verbinden gevolgen. Pas daarna zijn de eventuele consequenties voor de Betuweroute in beeld te brengen. Daarbij is, indien bronmaatregelen (stiller spoor/stiller materieel) niet tot voldoende emissiereductie blijken te kunnen leiden, één van de mogelijke maatregelen een beperking van de rijksnelheid ten opzichte van de rekensnelheid van 100 km/uur. Een dergelijke maatregel behoeft bovendien pas overwogen te worden als de Betuweroute nagenoeg belast is met de aantallen treinen waarmee in de geluidberekeningen gerekend is, te weten de vervoersprognose voor het jaar 2015 en bronmaatregelen onvoldoende soelaas bieden. Het streven is om in Europees kader tot bronmaatregelen met betrekking tot spoorweg materieel te komen.

16

In ieder geval wordt 25kV geïntroduceerd op HSL-zuid en Betuweroute. Kan worden aangegeven wat de ombouw van het hele spoorwegnet op 25kV kost? Op welke termijn kan deze maatregel gerealiseerd zijn?

De kosten voor de ombouw van het spoorwegnet naar 25kV worden in de Railnedstudie naar modernisering van de tractie en energievoorziening geraamd op bedragen tussen 4,5 en 5,2 miljard gulden (inclusief circa 1,2 miljard materieel). De termijnen waarop invoering kan plaatsvinden hangen af van de in afronding verkerende strategische invoeringsstudie BB21 van Railned.

Opgemerkt dient te worden dat nog geen besluit is genomen over de daadwerkelijke invoering van 25kV op het gehele spoorwegnet.

Blz. 77

17

Hoe staat het met de aanleg van Randstadspoor rond Utrecht? Welke middelen zijn gereserveerd? Welke infrastructuur wordt aangelegd? Wat is de planning van dit project?

Randstadspoor verkeert momenteel in de planstudiefase. Het traject Houten–Houten Castellum ad 61 mln is eind vorig jaar al beschikbaar. In de planstudietabel is voor Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporig inclusief eerste fase Randstadspoor een ijkpunt ad 1086 mln opgenomen.

Welke infrastructuur wordt aangelegd, maakt deel uit van de planstudie. Het betreft spooruitbreidingen, -aanpassingen, keervoorzieningen, spoorhalten en beveiliging.

De voorlopige planning van het project is:

- Houten–Houten Castellum 3e spoor 2000 gereed;
- halte Amersfoort Vathorst en halte Leidsche Rijn West aan 2-sporig baanvak 2002 gereed;
- Houten–Houten Castellum viersporig inclusief haltes, Randstadspoor-halte + keervoorziening Woerden Molenvliet, Randstadspoor keervoorziening Geldermalsen, Randstadspoorhalte Amersfoort Koppel, Randstadspoor keervoorziening Nijkerk, 2005 gereed;
- Harmelen aansluiting–Utrecht Amsterdam Rijnkanaal viersporig inclusief haltes 2007 gereed;
- Utrecht–Utrecht Lunetten zessporig, inclusief vrije kruisingen, haltes en aanpassing 7e perron 2008 gereed.

18

Hoe staat het met de aanleg van Agglonet rond Amsterdam? Wat is de planning van dit project?

Het onderzoek naar de aanleg van AggloNet richt zich op eventuele aanleg in en rond Den Haag en niet Amsterdam. Het project AggloNet, (netwerk: studie) een verzamelnaam voor diverse bestaande en nieuwe OV-verbindingen, is opgenomen in het Verkenningenprogramma.

Vanaf de planstudie zullen de in het project AggloNet opgenomen projecten afzonderlijk de MIT-cyclus doorlopen. Enkele (tramlijn 15 naar Ypenburg/Nootdorp en tramlijn 17 naar Wateringse veld, beide Vinexlocaties) zijn reeds beschikt en zullen vóór 2002 gereed zijn. Van de overige projecten is de verwachting dat de realisering pas na 2005 zal zijn afhankelijk van de MIT-systematiek.

19

Hoe staat het met de aanleg van de Rijn en Gouwelijn? Welke middelen zijn gereserveerd? Is er enig zicht op de aanleg van de benodigde infrastructuur? Wat is de planning van dit project?

Voor een antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn in het Regeerakkoord aangekondigde implementatienota Light-Rail.

Blz. 92

20

Het vaarwegennet is onderverdeeld in hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen. Kan worden aangegeven wat de verdeling is van de investeringen over deze drie categorieën?

Volgens het huidige realisatieprogramma Vaarwegen in het MIT 2000–2004 wordt 1004, 775, 286 miljoen gulden besteed aan respectievelijk de hoofdtransportassen, de hoofdvaarwegen en de overige vaarwegen.

Blz. 93

21

Emissies naar het water vanuit diffuse, communale en industriële bronnen moeten nog verder worden verminderd om te kunnen voldoen aan de normen uit NW4 en de EG-richtlijnen. Kan worden aangegeven wat de bijdrage van Verkeer en Waterstaat is en wanneer de normen en richtlijnen gehaald zullen worden?

Deze vraag sluit aan bij hetgeen in de motie Augustijn/Esser (26 401, nr. 7) is verwoord. Voor de stand van zaken op dit punt verwijs ik naar het antwoord op vraag 105. Voor het overige kan ik u als volgt informeren:

1. Bijdrage VenW

De bijdragen van Verkeer en Waterstaat om te voldoen aan normen uit NW4 en de EG-richtlijnen zijn hieronder genoemd.

a) Wvo

Rijkswaterstaat is bevoegd gezag in het kader van de Wvo voor de Rijkswateren en geeft in die hoedanigheid lozingsvergunningen af. Door middel van eisen in die vergunningen en door tussentijdse herziening van vergunningen worden de emissies teruggedrongen en gereguleerd. Als uitvloeisel van NW4 worden momenteel een nieuwe uitvoeringsstrategie en een verbeterde prioriteitstelling uitgewerkt (Emissiekader NW4). Middels het opstellen van regionale emissiebeheersplannen en de opzet van regionale diffuse bronnenteams wordt in samenwerking met de

verschillende overheden en doelgroepen het regionale emissiebeleid nader vorm gegeven.

b) Amvb's

Op grond van (onder meer) de Wvo is een groot aantal Amvb's tot stand gekomen of in voorbereiding.

De volgende amvb's op grond van (onder meer) de Wvo zijn reeds van kracht:

- Lozingenbesluit Wvo glastuinbouw (Stb. 1994, 699);
- Bouwstoffenbesluit bodem- en oppervlaktewaterenbescherming (eerste fase, Stb. 1995, 567);
- Bouwstoffenbesluit (Wvo/Wbb/Woningwet) (tweede fase, 1 juli 1999);
- Lozingenbesluit Wvo stedelijk afvalwater (Stb. 1996, 140);
- Lozingenbesluit Wvo bodemsanering en proefbronnering (Stb. 1997, 22);
- Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk afvalwater (Stb. 1997, 27); + Regeling Wvo septictank (Stcrt. 21, 1997);
- Lozingenbesluit Wvo vaste objecten (1 maart 1998).

Amvb's in voorbereiding

De volgende amvb's zijn op dit moment nog in voorbereiding:

- Lozingenbesluit open teelt en veehouderij (ontwerp in Stcrt. 4-1-1999);
- Integrale amvb Besluit Wm/Wvo glastuinbouw.

Andersoortige amvb's

Twee andere relevante amvb's (niet vallend onder de artikelen 2a of 2d van de Wvo) zijn te noemen:

- Besluit aanwijzing zijwateren van hoofdwateren (Wvo/Wwh) (1999);
- Scheepsafvalstoffenbesluit (Wvo/Wm/Burgerlijk wetboek) (juli 2000).

c) Rol V&W in het kader van Commissie Integraal Waterbeheer Werkgroep 6

- V&W-inzet op harmoniseren van de uitvoering van het emissiebeleid door CIW-richtlijnen voor diverse bedrijfstakken (zowel industriële sectoren als landbouw en scheepvaart),
- Inhoudelijke inbreng en coördinerende en faciliterende rol bij de aanpak van diffuse bronnen.

d) Bijdrage aan samenwerking met andere overheden

Op een aantal terreinen werkt V&W samen met andere partijen en treedt V&W op als trekker:

- scheepvaart, ladingresten, Scheepsafvalstoffenverdrag (met VROM)
- doelgroepenmonitoring, waarbij V&W de middelen (financiën, personeel en kennis) levert t.b.v. de emissies naar water en riool (met VROM)
- overstortenproblematiek (met Unie van Waterschappen, LNV en VROM)
- Actieprogramma Diffuse Bronnen (met verschillende overheden)

Op een aantal andere terreinen werkt V&W samen, maar ligt het voortouw bij een ander ministerie, zoals: mestwetgeving, landbouw-bestrijdingsmiddelen en bestrijdingsmiddelen openbaar groen (LNV), duurzaam bouwen en bouwstoffenbesluit (VROM).

e) Bijdragen aan internationale ontwikkelingen

V&W levert een bijdrage aan de verdere uitwerking en implementatie van richtlijnen en andere instrumenten in het kader van diverse internationale kaders:

- IPPC (opstellen van BAT-documenten)
- OSPAR/Noordzeeministersconferentie/Esbjergverklaring (uitwerking richtlijnen en strategieën voor de aanpak van gevaarlijke stoffen, aanleggen stoffendossiers, harmonisatie rapportages)
- Stroomgebiedcommissies: Rijn, Maas, Schelde (gezamenlijke aanpak communale, diffuse en industriële bronnen, opstellen gedifferentieerde maatregelpakketten per stofgroep).

f) Wet bodembescherming (Wbb)

Rijkswaterstaat is bevoegd gezag in het kader van de Wbb voor de Rijkswateren en neemt in die hoedanigheid beschikkingen ten aanzien van waterbodemsaneringen. Als uitvloeisel van NW4 wordt momenteel een 10-jarensce­nario voor waterbodemsanering uitgewerkt. Voorzover saneringen niet worden gefinancierd door veroorzakers, belangheb­benden of eigenaren, zijn er beperkte middelen beschikbaar vanuit de begroting van V&W voor urgente waterbodemsaneringen. In een aantal gevallen worden ook middelen uit deze begrotingen aangewend voor nautisch baggerwerk waarbij tevens ernstige gevallen van water­bodemverontreiniging worden verwijderd.

2. Prognose water(bodem)kwaliteit

a) Stand van zaken met betrekking tot normen/richtlijnen van de EU

- EU Richtlijn 91/271 Stedelijk afvalwater: aan de eis m.b.t. de verwijdering van fosfor wordt reeds voldaan, voor wat betreft de eisen m.b.t. het inzamelen van afvalwater, het beëindigen van de lozingen in het buitengebied en de verwijdering van stikstof, liggen de activiteiten die gericht zijn op het jaar 2005 op schema.
- EU Richtlijn 76/160 Zwemwater: In 1998 voldeed 85% van de binnenwateren en 98% van de kustwateren aan de Europese normen. De locaties aan de kust voldeden bijna allemaal aan de strengere streefwaarden.
- EU Richtlijn 76/464 Lozingen van gevaarlijke stoffen en dochterrichtlijnen. De richtlijnen zijn geïmplementeerd in 14 algemene maatregelen van bestuur. Recent is aan de EU gerapporteerd voor de jaren 1996–1998: in de regel voldoen de Wvo-vergunningen aan de grenswaarden in de richtlijnen.
- EU Richtlijn 78/659 Viswater: Er zijn in Nederland circa 20 oppervlaktewateren aangewezen als viswater voor karper- en zalmachtigen. In 1998 werd in drie gevallen niet voldaan aan de norm voor de zuurgraad, in twee gevallen niet aan de norm voor ammoniak en slechts in één geval niet aan de norm voor ammonium (karperachtigen). Ten opzichte van het jaar 1996 valt een lichte verbetering te constateren. Wat betreft de aangewezen viswateren voor zalmachtigen voldoet één oppervlaktewater niet aan de norm voor temperatuur en zuurstof. Dit is de laatste jaren een constant beeld.
- EU Richtlijn 79/923 Schelpdierwater: Voor de aangewezen wateren geldt dat in 1998 ongeveer een kwart niet voldoet aan de norm voor zuurstof. Aan de andere normen wordt in bijna alle gevallen voldaan, hetgeen een verbetering inhoudt ten opzichte van voorgaande jaren.
- EU Richtlijnen 75/440 en 79/869 Drinkwater: Vanwege de aard van de grondstof en incidentele storingen in de procesvoering vinden de

laatste jaren nu en dan overschrijdingen plaats van de volgende parameters:
kleurintensiteit, troebelings, geur- en smaakverduunningsfactoren, temperatuur, ammonium, nitriet, natrium, kalium, mangaan, ijzer, nikkel en pesticiden.

b) Algemeen beeld

De minimumkwaliteit voor het watersysteem is in de Vierde nota waterhuishouding gesteld op het maximaal toelaatbaar risico niveau (MTR). Voor een aantal stoffen is deze kwaliteit reeds bereikt, of wordt deze conform het beleid binnen de planperiode van NW4 gehaald. Voor een aantal probleemstoffen (met name enkele metalen, nutriënten en bestrijdingsmiddelen) wordt de minimumkwaliteit nu nog niet in alle wateren gehaald. Of dit binnen de planperiode het geval zal zijn is nog niet bekend. Op welke termijn de streefwaarde, die in de Vierde Nota waterhuishouding is gesteld op het verwaarloosbaar risico niveau (VR) te halen is, verschilt sterk per stof(groep) en locatie en is in algemene zin niet aan te geven. De internationale factor speelt hierbij een belangrijke rol: de aanvoer via grote rivieren (voor veel stoffen met name veroorzaakt door diffuse bronnen) en atmosferische depositie blijven van grote invloed op het kunnen halen van de minimumkwaliteit en de streefwaarde voor het watersysteem.

Blz. 96

22

Kan een overzicht worden gegeven van activiteiten in het kader van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen?

Uitvoering van alle tot op heden ingediende TBBV-projecten levert een modal shift naar binnenvaart op van 6,6 miljoen ton en 1,5 miljard tonkilometers (tonnen maal afstand) per jaar. De kosten die hiervoor door het Ministerie gemaakt worden, bedragen circa 31,5 miljoen gulden. Vanaf de start van de regeling in 1996 tot op heden zijn circa zeventig projecten met een subsidie gehonoreerd.

Blz. 103

23

Kan een toelichting worden gegeven op de weergegeven tabel, waarin de verplichtingen in het jaar 2000 op de artikelen 02.02.01, 02.02.02 en 02.02.04 drastisch omlaaggaan, terwijl de uitgaven alleen op artikel 02.02.02 wel stijgen? Welke gevolgen heeft deze daling voor aanleg, aanpassing, onderhoud en beheer van vaarwegen?

De verplichtingen in het jaar 2000 dalen omdat een groter deel van de voor het jaar 2000 geraamde uitgaven voortvloeien uit reeds in eerdere jaren aangegane verplichtingen dan in 1999 het geval was. Dit is een normaal verschijnsel dat zich ook op andere artikelen voordoet. Een extreem voorbeeld hiervan is het artikel Westerscheldetunnel, waar nagenoeg de gehele verplichting is aangegaan en daarom voor de komende jaren alleen kasuitgaven voorkomen. De daling van de verplichtingenramingen bij artikel IF 02.02 heeft daarom geen gevolgen voor de aanleg, aanpassing, onderhoud en beheer van vaarwegen. De omvang hiervan wordt namelijk uitsluitend bepaald door de geraamde uitgaven.

24

Wat is, als vervolg op het Verdrag van Warnemünde inzake de Betuweroute, afgesproken over de maximale hoeveelheden goederenvervoer over spoor (tonnage en of treinen per tijdseenheid) over de verschillende overgangen naar Duitsland?

Zoals ik u in mijn brief van 24 september 1999 berichtte, ligt aan de overeenkomst van Warnemünde de volgende verdeling van de verwachte stroom goederen per spoor over de drie grensovergangen met Duitsland ten grondslag: Zevenaar / Emmerich: 20 mln ton/jaar Oldenzaal / Bentheim: 10 mln ton/jaar Venlo / Kaldenkirchen: 2 mln ton/jaar Slechts voor de grensovergang bij Emmerich is daar, op Duits verzoek, een maximum bij afgesproken, namelijk 20 miljoen ton/jaar. Zoals bekend zijn in Duitsland stemmen opgegaan om meer vervoer via Venlo af te wikkelen. Door de komst van de Hoge snelheidslijn Keulen-Frankfort, de bouw van een nieuw station Keulen-Deutz en de vermoedelijke spoorverdubbeling bij Kaldenkirchen ontstaan hiervoor meer mogelijkheden. Bovendien ontwikkelt het spoorvervoer richting Zuidoost-Europa zich momenteel iets sterker dan het vervoer richting Oost-Europa. Momenteel gaat in Venlo circa 10 mln ton/jaar over de grens. Dit was de reden om de verkenning naar de Zuidtak en de Brabantroute (en rekening houdend met de planstudie IJzeren Rijn) te versnellen. Voorts lopen in Duitsland nog discussies over verdere uitbreiding van de capaciteit en kwaliteit van het traject Emmerich-Oberhausen. Dit is van belang voor zowel het goederenvervoer als de HSL-Oost. Het overleg tussen Duitsland en Nederland hierover loopt nog.

Blz. 109

25

Welk aandeel heeft de Betuweroute naar verwachting in het totaal aan bestedingen van het infrafonds voor dit jaar (1999)? Waardoor is de enorme mutatie van extra aangegane verplichtingen in 1999 van ruim 2 miljard veroorzaakt?

Het aandeel van de Betuweroute in het totaal van de uitgaven voor het infrafonds voor het jaar 1999 is ruim 10%. In eerste instantie was voorzien dat een aantal contractclusters zoals Sliedrecht Gorinchem, Kijfhoek fase 4, Maasvlakte-west, Kortsluitroute en Verlegde Havenspoorlijn in 1998 beschikt zou worden. Door een herziening van de oorspronkelijke marktbenaderingsplanning van de uitvoeringsorganisatie Betuweroute zijn een aantal oorspronkelijk in 1998 te starten contractclusters doorgeschoven naar 1999. Het verschil betreft dus een verschuiving van verplichtingen krediet van 1998 naar 1999.