

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 34

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2004

Ter toelichting op uw uitnodiging aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat voor een, inmiddels tot nader order uitgesteld, algemeen overleg op 30 juni 2004 over het onderhoud aan waterwegen en lage waterstanden en in het bijzonder in reactie op de opmerkingen van de kamerleden Dezentjé Hamming en Snijder-Hazelhoff rond de start van het baggeren van de Boven-Rijn en Waal, wil ik het onderstaande naar voren brengen. Ik wil daarbij opmerken dat het onderhoud van vaarwegen tot de portefeuille van de Minister van Verkeer en Waterstaat behoort.

1. Bij de Begrotingsbehandeling in november 2003 is, naast de € 700 miljoen uit het Plan van aanpak beheer en onderhoud Rijkswaterwegen, een aanvullend budget van in totaal € 35 miljoen voor de jaren 2004 en 2005 gereserveerd voor de versnelling van de aanpak van achterstallig onderhoud. Deze € 35 miljoen wordt ingezet voor de versnelde aanpak van de topprioriteiten uit het Plan van aanpak, waaronder de hoofdtransportas Rotterdam–Duitsland. Belangrijk in het Plan van aanpak is het herstel van de afgesproken functionaliteit en dus niet een uitbreiding van de functionaliteit zoals bijvoorbeeld de voorgenomen verbeteringswerken voor de Waal (beoogde afronding in 2012). Voor de Waal is afgesproken dat bij een lage afvoer van circa 1050 m³/s bij Lobith de vaardiepte tenminste 2,50 meter en de vaarbreedte tenminste 150 meter dient te zijn. Afvoeren lager dan 1050 m³/s bij Lobith komen gemiddeld 20 dagen per jaar voor.

2. Op basis van het bestaande onderhoudsbestek en de beschikbaar gekomen extra financiële middelen, vindt thans een aantal noodzakelijke baggerwerkzaamheden op de Waal plaats. Het streven is echter te komen tot een meerjarencontract voor de baggerwerkzaamheden, waarin duidelijk afspraken zijn neergelegd ten aanzien van het handhaven van het profiel van vrije ruimte (vaardiepte en vaarbreedte). Het bedoelde meerjaren prestatiecontract dient om de continuïteit van de werkzaamheden te waarborgen en eventuele ondieptes zo veel mogelijk te voorkomen in plaats van ontstane ondieptes achteraf weg te baggeren.

3. Gelet op de financiële omvang van dit prestatiebestek, dient de aanbesteding Europees te geschieden. Dit leidt helaas tot tamelijk tijdrovende procedures en heeft tot gevolg dat na de zomer 2004 met daadwerkelijke werkzaamheden gebaseerd op het prestatiecontract begonnen kan worden. Daarnaast is de voorbereidingstijd voor een prestatiebestek groter dan voor een standaardbestek.

4. Totdat het prestatiecontract operationeel is, zullen echter de huidige baggerwerkzaamheden worden voortgezet, die met name gebaseerd zijn op het verwijderen van geconstateerde ondieptes alsmede het verbreden van de vaargeul in enkele bochten boven Nijmegen, zodat naar verwachting ook in de komende periode de afgesproken minimale diepgang en vaarwegbreedte gehandhaafd blijft. Dit geldt uiteraard alleen als de waterafvoer van de Rijn in de komende periode niet plotseling sterk afneemt en onder de maatgevende hoeveelheid van 1050 m³/s bij Lobith daalt.

5. Als er sprake is van een (zeer) lage afvoer, dat wil zeggen minder dan 1050 m³/s bij Lobith, zal er naar gestreefd worden om de dan optredende beperkende ondieptes steeds weg te baggeren («knelpuntenbaggeren»). Als het nodig is, zal de vaargeul versmald worden, zodat steeds het diepste deel van de rivier gebruikt wordt. Echter voor schepen die bij volledige belading dieper steken dan de afgesproken minimale vaardiepte van 2,50 meter, kunnen ladingbeperkingen in dergelijke situaties natuurlijk niet voorkomen worden. Net als vorige zomer zal, als dergelijke maatregelen aan de orde zijn, een en ander in goed overleg met de sector gebeuren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs