

Vergaderjaar 1996–1997 Nr. 149b

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

25 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 4 maart 1997

Verkeer en Vervoer

1

Waarom wordt in wetsvoorstel 25 088 (Marktwerking in het regionaal Openbaar Vervoer) de aanbesteding in de GVB-gebieden zo veel later geïntroduceerd dan in het streekvervoer? Welke argumenten liggen daaraan ten grondslag?

Tijdens de kamerbehandeling van de Kabinetsstandpunten Brokx 1 en 2 is naar aanleiding van de motie-Reitsma (Tweede Kamer 1995–1996, 23 645, nr. 23) voor de gemeentelijke vervoerbedrijven een uitzondering gemaakt op de regel dat aanbesteding van het openbaar vervoer direct overal dient te worden ingevoerd. In deze motie is in het algemeen gesteld dat de gemeentelijke vervoerbedrijven eerst in de gelegenheid zouden moeten worden gesteld zich te verzelfstandigen, en daartoe ook organisatorisch, juridisch en financieel toegerust te zijn, voordat de marktwerking zal worden ingevoerd.

Hieraan ligt een aantal argumenten ten grondslag.

1. Organisatorische ontvlechting is op zich niet voldoende voor een GVB om een eerlijke concurrentiepositie in te kunnen nemen. Conform de motie is toetreding tot de markt door middel van aanbesteding pas mogelijk indien de gemeentelijke vervoerbedrijven daartoe financieel en organisatorisch in staat zijn.

2. In verschillende GVB's is de financiële en organisatorische situatie niet zodanig dat zij in een zelfde tempo redelijkerwijs kunnen toetreden tot de betwistbare markt als andere ov-bedrijven. Daaraan kunnen verschillende oorzaken ten grondslag liggen, die hun oorsprong veelal vinden in hun verleden als gemeentelijke tak van dienst.

3. Er is dan ook bij bepaalde GVB's een overgangperiode nodig om de organisatie en financiële positie van het (verzelfstandigde) GVB voor te bereiden voor de vrije markt. In die periode kan worden gewerkt aan volledige externe verzelfstandiging, stroomlijning van de organisatie, verhoging van de efficiency en vergroten van de markt- en klachtgerichtheid. De benodigde overgangperiode kan in lengte verschillen voor het bus- c.q. metro/trambedrijf maar ook per GVB. Dat betekent dat waar mogelijk de marktwerking eerder kan worden geïntroduceerd.

De in de Implementatienota genoemde termijnen voor de overgangsfase zijn uiterste termijnen. Het is niet in het belang van een GVB om langer dan noodzakelijk gebruik te maken van de overgangsfase in verband met het reciprociteitsbeginsel en de wenselijkheid om zo min mogelijk achterstand op te lopen met het opdoen van ervaring met aanbesteding. Mijn inschatting is dat de uiterste termijnen voor aanbesteding van «GVB-gebieden» voldoende aansluiten bij wat beleidsmatig acceptabel is en voor de GVB's redelijkerwijs haalbaar moet zijn.

2

De minister heeft bij de behandeling van het MIT in de Tweede Kamer gezegd dat op basis van de meest eenvoudige ramingen van de kosten van een basis-infrastructuur tot 2010 er een tekort is van f 27 mld. Volgens de laatste prognoses zelfs het dubbele, te weten f 54 mld. Nog afgezien van de vraag of dat bedrag te zijner tijd voor handen is, vraagt de VVD-fractie of het, gelet op de capaciteit van de RWS, de lengte van de proceduretijd van voorbereiding en de recente ervaring met de duur van het uitvoeringsprogramma, wel reëel is te veronderstellen dat deze bedragen ook kunnen worden uitgegeven.

Om het SVV op tijd gerealiseerd te hebben is, op basis van de huidige gang van zaken rond infrastructuurprojecten, een bedrag van 27 mld. nodig. Indien echter rekening wordt gehouden met de tendens om infrastructuurprojecten vaker een verdiepte ligging te geven of helemaal onder de grond te laten verdwijnen is tenminste het dubbele bedrag benodigd (54 mld.).

Om tot uitvoering van het programma van 27 mld. te komen is een aantal maatregelen genomen. Enerzijds is de RWS bezig de personele capaciteit aan te passen. Nog belangrijker is dat besloten is een nog groter beroep op de markt te doen. Met de markt (ONRI en aannemerij) zijn gesprekken gaande over de wijze waarop inschakeling op doelgerichte manier tot stand kan komen. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond, maar geven wel een beeld dat de markt deze bedragen kan absorberen.

Blijft de problematiek dat er verkenningen en planstudies moeten worden uitgevoerd en dat aan de hand van de opgeleverde nota's besluitvorming dient plaats te vinden. Ook hier zijn acties in gang gezet om vertraging te voorkomen.

De recente ervaringen binnen RWS met onderuitputting (1994 en 1995) hebben ertoe geleid dat een pakket maatregelen is getroffen om dit in de toekomst te voorkomen. In 1996 heeft dit tot uitputting voor het wegenprogramma geleid. Op basis hiervan wordt de toekomst met vertrouwen tegemoet gezien.

Waterstaat

3

Zijn inmiddels de waterverdragen van Charleville-Mézières door de diverse lidstaten geratificeerd?

De Verdragen inzake de bescherming van de Maas en de Schelde (Charleville-Mézières, 26 april 1994) zijn inmiddels geratificeerd door successievelijk het Waalse Gewest, Nederland en het Vlaamse Gewest. De goedkeuringsprocedures voor Frankrijk en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn nog gaande; verwacht wordt dat deze binnen hooguit enkele maanden zullen zijn afgerond.

4

Tijdens de behandeling van deze verdragen in de Eerste Kamer op 16 januari 1996 is de verwachting uitgesproken dat de actieprogramma's medio dit jaar gereed zullen zijn. Wordt dit gehaald?

Het ziet er niet naar uit dat de actieprogramma's voor Maas en Schelde reeds medio dit jaar gereed zullen zijn. Sinds medio 1995 is, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de verdragen, hard gewerkt aan een inventarisatie van het lopende beleid en de daarbij gesignaleerde knelpunten. Binnenkort hopen beide Commissies rapporten over de kwaliteit van beide rivieren in het jaar 1994 te publiceren, die als basis voor de actieprogramma's zullen dienen; de discussie over inhoud en doelstellingen van de programma's verkeert nu in de beginfase. Ik hoop einde van dit jaar of begin 1998 het resultaat te krijgen.

5

De commissie-Boertien II heeft geadviseerd de Maas te verdiepen en te verbreden. Is het juist dat bij het uitgewerkte plan Rijkswaterstaat nu uitgaat van enkel verbreden?

Met betrekking tot het Maasproject wordt thans een MER-studie uitgevoerd. In deze studie worden verschillende varianten onderzocht, waarbij zowel van verbreden, verdiepen als van combinaties van verbreden en verdiepen sprake is.

Infrastructuur

6

Bij de behandeling van het MIT 1997-2000 in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 18 november 1996 heeft de minister – blijkens persberichten – toegezegd over de kortsluiting A73-BAB52 via de A68 nader overleg te voeren met de betrokken Duitse overheid. Kan al iets naders meegedeeld worden over het resultaat van dit overleg?

Ik heb hier inmiddels met mijn ambtgenoot van Verkeer in Duitsland over van gedachten gewisseld. Het leek ons beiden een goede zaak om op ambtelijk niveau een helder beeld te krijgen van de stand van zaken in de beide landen. Dit overleg loopt en ik ga er vanuit u hier dit voorjaar nader over te kunnen informeren.

7

Voldoet de Tracéwet aan de beoogde doelstellingen te weten versnelling en stroomlijning van de procedures voor de uitvoering van grote infrastructurele projecten? Kan al iets over de ervaring worden meegedeeld?

Recent heeft een extern adviesbureau een eerste evaluatie van de Tracéwet uitgevoerd. Het evaluatierapport is bij brief van 21 januari 1997 naar uw Kamer gestuurd. Tevens heeft de afgelopen paar jaar een ambtelijke monitorgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en recent aangevuld met externe adviseurs, de Tracéwetprocedure voor de Betuweroute systematisch gevolgd. De monitorgroep heeft onlangs een tweede rapportage uitgebracht.

Uit de evaluatie blijkt dat de Tracéwet meer duidelijkheid en eindigheid heeft gebracht in de besluitvorming. Alle betrokken partijen ervaren dit als een winstpunt. Tevens wordt echter geconstateerd dat het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken over tijdswinst, omdat met de laatste fase van de procedure nog geen praktijkervaring is opgedaan. Het rapport beschrijft een aantal punten die voor verbetering vatbaar zijn.

Mede naar aanleiding van de genoemde rapporten is inmiddels een herziening van de Tracéwet in voorbereiding genomen, teneinde te komen tot verdere versnelling en betere structurering van de procedure. Zodra hierover met direct betrokkenen (bijvoorbeeld VROM) overleg heeft plaatsgevonden, zal ik u nader informeren

8

Deze leden zouden voorts gaarne vernemen hoe het staat met de plannen voor een vaste brug met een hoogte van 9,50 m. over het Prinses Margrietkanaal bij Fonejacht (Friesland). Welke omweg dienen in dat geval de kajuitzeiljachten, de bruine vloot en andere hogere schepen te maken?

Rijksweg N31 Leeuwarden–Drachten kruist ter plaatse van Fonejacht het Prinses Margrietkanaal.

Voor de verdubbeling van RW 31 is een Milieu Effectrapportage opgesteld.

Er is gekozen om de verdubbeling van RW 31 ter plaatse van Fonejacht uit te voeren als hooggelegen vaste brug (9,50 m + KP). Hierdoor wordt de «Staande Mastroute» doorbroken.

Daarom wordt voor de recreatievaart en de bruine vloot een aquaduct gebouwd in het Langdeel (een alternatieve vaarroute tussen het Van Harinxmakanaal en het Prinses Margrietkanaal). Andere hoge schepen (bijzondere transporten) kunnen via het Van Harinxmakanaal, de Waddenzee, de sluizen bij Kornwerderzand en het IJsselmeer naar een meer zuidelijk gelegen bestemming varen.

Aan het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) met betrekking tot de combinatie vaste hoge brug bij Fonejacht en aquaduct in het Langdeel, wordt momenteel de laatste hand gelegd. het OTB zal binnenkort ter visie worden gelegd.

9

Ook vernamen deze leden gaarne welke plannen er zijn voor de overbrugging/ondertunneling van de IJssel en het Ramsdiep in de weg A50. Wordt er bij de verbinding Zwolle–Kampen–Emmeloord van uitgegaan dat de A50 in de toekomst een autoweg blijft, of wordt er reeds nu rekening gehouden met een eventuele toekomstige aanwijzing tot autosnelweg?

Zoals bekend is besloten de IJssel te kruisen door middel van een brug. De Tweede Kamer heeft bij motie (TK 1996–1997, 25 003, nr. 20) verzocht te bekijken of een derde partij een substantieel deel van de meerkosten van een tunnel voor haar rekening zou willen nemen. Inmiddels is gebleken dat dat niet het geval is en ik heb de Tweede Kamer daarover geïnformeerd bij brief van 11 februari (TK 1996–1997, 25 003, nr. 21).

Ik heb toegezegd de Ramspolbrug binnen 10 jaar te zullen vervangen. Er wordt bij de verbinding Zwolle–Kampen–Emmeloord conform het SVVII van uitgegaan dat rijksweg 50 in de toekomst een autoweg blijft.

Overigens maakt de keuze voor een brugconstructie een eventuele ombouw tot autosnelweg niet onmogelijk.

Verkeersveiligheid

10

Gebleken is dat 80% van de ongevallen veroorzaakt worden door te snel rijden of door alcoholgebruik. Daarom is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van inhouding van het rijbewijs, de inbeslagname van het voertuig en verhoging van de strafmaat voor roekeloos rijgedrag. Is het advies van de Raad van State ter zake al ontvangen en zo ja, kan al iets worden meegedeeld over het vervolg?

Over de nota van wijziging op het bij Koninklijke Boodschap van 9 maart 1995 bij de Staten-Generaal ingediende voorstel van wet, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (wijziging van de regelingen van de invordering en inhouding van rijbewijzen en de bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen; w.o. 24 112) is door de Raad van State advies uitgebracht op 18 maart 1996. De nota van wijziging is op 2 augustus 1996 ingediend bij de Staten-Generaal. Inmiddels heeft de vaste commissie voor Justitie van de Tweede Kamer naar aanleiding van de nota van wijziging een nader verslag vastgesteld. De nota naar aanleiding van het nader verslag is thans in voorbereiding.

11

De Stuurgroep «Duurzaam Veilig» waarin het Rijk, de Provincies en de Gemeenten zijn vertegenwoordigd – in 1994 ingesteld – gaat zich bezighouden met maatregelen om concrete uitvoering ter zake duurzame veiligheid. Kan al iets worden meegedeeld over het plan van aanpak, de uitvoering, de financiering en de effecten van de voorgestelde maatregelen?

Ik heb aangekondigd het concept-uitvoeringsprogramma begin 1997 naar de Tweede Kamer te sturen. De andere overheden hebben tot mijn spijt aangegeven tijd nodig te hebben voor overleg met de achterban. Mede naar aanleiding van uw vraag zal ik hen nog eens aansporen haast te maken. Het is immers de bedoeling dat het uitvoeringsprogramma een grote bijdrage levert aan het behalen van de taakstelling voor 2000. Dan is nu actie geboden.

Het concept-uitvoeringsprogramma bestaat uit een integraal pakket maatregelen. Onderdeel hiervan is een pakket infrastructurele maatregelen dat een betere scheiding tussen verblijfsgebieden en verkeersgebieden beoogt. Daarnaast wordt een tijdspad afgesproken om de doelstellingen voor 2010 te realiseren. Ik heb in de Tweede Kamer de bereidheid uitgesproken financieel bij te dragen aan uitvoering van het programma, onder voorwaarde dat de andere overheden een gelijkwaardig substantiële bijdrage aan het uitvoeringsprogramma leveren.

12

Is er niet voldoende reden – gelet op de specifieke omstandigheden en de aanwezige expertise – om de Raad voor de Luchtvaart te handhaven en niet onder te brengen bij de Transportraad?

Neen. Met de instelling van de Transportongevallenraad wordt, naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer, het ongevalsonderzoek voor alle verkeerssectoren ondergebracht in één lichaam. Naast logistieke voordelen heeft dit het voordeel van een samenhangende benadering van het ongevalsonderzoek. Voor de verschillende verkeerssectoren blijven echter – onder regie van de raad – afzonderlijke kamers opereren, waaronder een raad voor de luchtvaart. Bij de samenstelling daarvan zal erop worden gelet dat voldoende expertise aanwezig is. De instelling van de Transportongevallenraad zal derhalve niet ten gevolge hebben dat ongevallen met minder expertise of met minder aandacht voor de bijzondere omstandigheden van de betrokken sector zullen worden verricht.

Spoorwegen

13

De leden van de VVD-fractie zouden gaarne het standpunt van de minister vernemen over de toekomstige ontwikkeling van de modernisering van de spoorwegen en met name het plan om op de intercity-

trajecten met 200 km per uur te gaan rijden, welk standpunt zij bij de vorige begrotingsbehandeling heeft verklaard tegen eind 1996 bekend te zullen maken.

De wenselijkheid en de mogelijkheden van plannen om in de toekomst op intercitytrajecten 200 km/uur te rijden hangen af van enerzijds de te verwachten reistijdwinsten en vervoergroei (als gevolg daarvan) en anderzijds de consequenties ten aanzien van energievoorziening en beveiligingssystemen. Uit de lopende studies blijkt, dat het hier om een complexe materie gaat, vanwege de onderlinge samenhang van energievoorziening (25 KV) en beveiliging, de ontwikkelingen in Europa (technisch en ten aanzien van concurrentie) en eventueel medegebruik van het spoor door light-railvoertuigen. De bestudering van de problematiek en het analyseren van mogelijke oplossingen kost hierdoor meer tijd dan eerder voorzien. Ik kom hier in het MIT 1998–2002 op terug.

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