

Vergaderjaar 1996–1997

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

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 19 november 1996

Hierbij doe ik u toekomen de door mij toegezegde antwoorden op de door de Tweede Kamer der Staten-Generaal mondeling gestelde vragen tijdens het begrotingsonderzoek van 13 november 1996 (25 000 XII, nr. 12) over de financiële verantwoording 1995 en de begroting 1997 van Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds.

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

1

*blz. 43: U 02.51 Bijdragen Landwegen en oeververbindingen.
Waardoor wordt de afwijking in de uitgavenrealisatie 1995 veroorzaakt
(raming f 50 mln., realisatie f 61 mln.)?*

De hogere uitgaven in 1995 hebben met name betrekking op de bijdrage van het Rijk in het exploitatietekort van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal (ruim f 9 mln.). Vanaf 1995 is de exploitatie hiervan uitbesteed aan de NACO.

2

Kan inzicht worden gegeven in het ARBO-beleid in het algemeen en meer specifiek voor de hiervoor in de verantwoording opgenomen meerkosten bij de HDTP?

Het ARBO-beleid bij V&W wordt decentraal uitgevoerd binnen de departementaal vastgestelde kaders. Deze kaders zijn gebaseerd op de meest recente ARBO-wetgeving.

De uitgaven voor ARBO bestaan uit een aantal categorieën.

Ten eerste zijn er de kosten van het ARBO-contract met de Bedrijfsgezondheidsdienst RBB. Jaarlijks wordt hiervoor door BiZa aan V&W een budget beschikbaar gesteld. Dit dekt echter slechts een deel van de werkelijke kosten.

Ten tweede worden als gevolg van bijvoorbeeld risico-inventarisaties in sommige gevallen aanpassingen verricht (onder andere aan huisvesting) om werknemers te beschermen tegen te hoge risico's voor de gezondheid. Ook deze kosten komen geheel voor rekening van V&W. Dit was in 1995 bij de HDTP het geval; er zijn voor ca. f 0,3 mln. voorzieningen aangebracht in de koelingen luchtbehandelingssystemen in de HDTP-gebouwen in Groningen en Nederhorst den Berg.

3

blz. 51: U 03.02 Onderzoek en ontwikkeling Wat is de reden van de vertraging in 1995 bij Buisleidingen, i.c. het project Unit Transport by Pipe (UTP)?

Het project UTP heeft enige maanden vertraging opgelopen vanwege herdefiniëring naar aanleiding van de rapportage over de eerste fase van het onderzoek. Dit heeft langer geduurd dan was gepland.

Het (hoofd)rapport van UTP is inmiddels afgerond. De bouwstenen uit dit rapport vormen een belangrijke basis voor de definitie van het OLS-project (Schiphol, Aalsmeer en Hoofddorp).

4

Wat zijn de mogelijkheden ten aanzien van vuil-waterinzameling in de recreatievaart buiten het Waddengebied?

In de commissie Milieuzorg Pleziervaart, waarin de verantwoordelijke departementen LNV, VROM, EZ en V&W én de Unie van Waterschappen vertegenwoordigd zijn, is door ANWB, Hiswa en KNVW een plan van aanpak opgesteld voor het opzetten van een vuil water inzamelstructuur voor heel Nederland.

Het plan van aanpak is ondermeer gebaseerd op de ervaringen in het Waddengebied. Het belangrijkste aandachtspunt is het doorbreken van de kip-ei-situatie: als er geen aanbod van vuil water van recreatievaartuigen is, heeft inzameling geen zin; als er geen vuil water wordt ingezameld, heeft aanbieden geen zin.

Momenteel wordt overleg gevoerd over de uitvoering en de wijze van financiering van een basis-inzamelstructuur. Op basis van dit overleg kunnen volgend jaar verdere stappen worden gezet.

5

U 03.10; Kan inzicht worden gegeven in de middelen die voor sociale veiligheid in de meerjarencijfers zijn opgenomen?

De beschikbare middelen voor sociale veiligheid zijn vanaf 1997 overgeheveld van artikel 03.14.01 naar artikel 03.10.01. Dit is de reden dat er ná het meerjarenbedrag een bedrag van nul staat op 03.14; de extrapolatie vindt immers plaats op artikel 03.10. Er vindt dus geen ombuiging plaats.

De overboeking vindt zijn oorzaak in het feit dat de bijdrage voor sociale veiligheid integraal onderdeel van de regiobekostigingssystematiek gaat worden. In 1997 is de bijdrage nog geormerkt voor projecten in het kader van de sociale veiligheid; vanaf 1998 is het aan de lagere overheden op welke manier zij hier invulling aan willen geven.

De volgende bedragen zijn binnen artikel 03.10 voor sociale veiligheid beschikbaar (bedragen x f 1 mln.):

	1997	1998	1999	2000	2001ev
bijdrage voor sociale veiligheid	15	15	17	19	19

6

Blz. 62: U 03.18 B&M

Gevraagd is om aanvullende informatie te verstrekken omtrent de realisatie 1995 inzake verkeersinformatie (f 2 mln. geraamd, f 0,2 mln. uitgegeven)?

Gelden waren bestemd voor het (verder) ontwikkelen van nieuwe media voor het inwinnen, verwerken, en distribueren van actuele verkeersinformatie. Bij het vormgeven bleek dat, om de betrouwbaarheid van deze diensten op acceptabel niveau te brengen, er ook verbetering van de kwaliteit van de basisgegevens noodzakelijk is. Daarbij wordt samengewerkt met onder andere KLPD (Politiediensten) en ANWB.

In de beleidsnota reisinformatie is aangegeven hoe we met een groot aantal onderling afgestemde acties tot een aanzienlijke verbetering van de reisinformatie op het brede terrein van verkeer en vervoer kunnen komen. Vanuit dit integrale kader wordt nu gewerkt aan de verwezenlijking van de acties.

Het komen tot dit integrale plan heeft echter (veel) meer tijd genomen dan bij het opstellen van de begroting 1995 was voorzien. De uitvoering van pilots heeft daardoor vertraging opgelopen.

Wel zijn de maatregelen uit de nota Meer benutting minder files op grote schaal geïmplementeerd en is op het gebied van multimodale reisinformatie de opdracht aan de markt gegeven. In 1997 komt men met de eerste resultaten. Ook is de implementatie van RDS/TMC een stap dichterbij gebracht.

De problemen bij RDS/TMC om te komen tot Europese afstemming en het samen met marktpartijen opzetten van de distributie zijn met veel overleg nu opgelost. In 1997 zal de implementatie starten met een financiële bijdrage van V&W.

7

Kan het investeringsvolume De Boer voor 1997 en de komende jaren nader worden onderbouwd in relatie tot de beschikbare middelen?

Belanghebbenden hebben hun programma's omstreeks 1 oktober ingediend. Er heeft een ruime overplanning van circa 50% plaatsgevonden. Echter, niet alle plannen voldoen aan de criteria die ten aanzien van de doorstroming zijn gesteld.

Er is inmiddels een zestal programma's door de regionale directies goedgekeurd. Een deel van de projecten wordt thans gerealiseerd. De resterende programma's zullen naar verwachting deze maand worden goedgekeurd.

Zoals in het Kabinetsstandpunt De Boer en de Ministeriële regeling inzake de extra investeringsimpuls is opgenomen, heeft à fonds perdu financiering van de investeringen de voorkeur, maar waar daarvoor onvoldoende ruimte is, wil het Kabinet dit doen via vergoeding voor kapitaallasten.

De betaling van de bijdrage voor projecten geschiedt in principe in de vorm van jaarlijkse annuïteiten met een looptijd van 10 jaar. Aan de hand van de beschikbare middelen zal jaarlijks worden gezien welke projecten op basis van een à fonds perdu bijdrage geheel dan wel gedeeltelijk vervroegd kunnen worden afgelost.

Eerst per 1 oktober van elk jaar is een totaal beeld per jaar van de investeringsuitgaven voorhanden.

Voor de investeringen De Boer zijn de volgende middelen beschikbaar:

	1997	1998	1999	2000	2001
(x f 1 mln.)	12	87	185	196	100

8

Kan achtergrondinformatie worden verstrekt inzake vertragingen?

Onderstaand is dit gedaan voor een tweetal voorbeelden bij de aanleg van vaarwegen in 1996.

1) Maasroute, modernisering fase 1

In dit project zijn vertragingen in verschillende deelprojecten opgetreden:

- 2e sluis Lith: start uitvoering ca. 7 maanden vertraagd door interpretatieverschillen bij Bevoegd Gezag en RWS over de wijze waarop de nieuwe Wet Bodembescherming gehanteerd moet worden. Tegelijkertijd moest gezocht worden naar bergingsmogelijkheden voor de vervuilde baggerspecie.
- Voorhavens: hierbij is 6 maanden vertraging opgelopen in verband met het verkrijgen van WVO-vergunningen voor het betonstof dat vrijkwam bij het slopen van betonconstructies in de voorhavens. Pas tijdens de uitvoering van het werk bleek dit noodzakelijk.

2) Verdrag verdieping Westerschelde

Voor de verdieping van de Westerschelde was in de oorspronkelijke begroting f 58 mln. opgenomen, dat in het contract is bijgesteld naar f 31 mln., uitgaande van start op 1 april 1996.

Het verdrag is door de Eerste Kamer echter pas eind juni geratificeerd. Daarna is RWS begonnen met de wrakkenberging en het voorbereiden van de uitvoering van oeververdedigingswerken.

Wat betreft het onderhoudsbaggerwerk is er aanzienlijke vertraging opgetreden omdat de Raad van State (RvS) de WVO-vergunning vernietigd heeft. De RvS is van mening dat er ook een Wet Milieubeheer (met MER) nodig is. Momenteel wordt het onderhoudsbaggerwerk gedoogd en wordt gewerkt aan een Noodwet. Overigens, het onderhoudswerk wordt *niet door Nederland* uitgevoerd, maar in opdracht van Vlaanderen.

Wel door Nederland wordt de oeververdediging uitgevoerd. Op basis van verwachtingen en adviezen omtrent de benodigde vergunningen is aanvankelijk geen WVO vergunning aangevraagd voor het toepassen van secundaire materialen (slakken). Naar aanleiding van onduidelijkheid over

het hanteren van de vergunningvoorwaarden en milieurandvoorwaarden vanuit ander bevoegd gezag, is later besloten alsnog een WVO-vergunning aan te vragen en een gedoogbeschikking aan te vragen. In de tussentijd wordt met natuurlijke materialen gewerkt (stortsteen) en worden uitlogingsanalyses uitgevoerd op de secundaire materialen. E.e.a heeft geleid tot een paar maanden vertraging en een geringe kostenstijging.