

Vergaderjaar 1998–1999 Nr. 143b

26 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999

26 200 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 9 februari 1999

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat bij de vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999 en bij de vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999.

In het navolgende zal ik ingaan op de vragen die door de fracties aan de orde zijn gesteld.

De leden van de VVD-fractie merkten op dat de regering haar plannen instelt op de periode tot en met 2010 (naar de mening van deze leden terecht), en komt dan tot een totaalbedrag van 67 miljard. Deze leden zouden gaarne een zo uitvoerig mogelijke specificatie ontvangen van het investeringspakket voor de periode 2003–2010 met afzonderlijke vermelding van de verschillende objecten en de daarbij behorende bedragen. Welk deel van de 67 miljard heeft betrekking op de periode 1999–2003 en waar zijn de gegevens daarover te vinden?

In bijgaand overzicht zijn de projecten opgenomen waarvan het voornemen is om ze in de periode tot en met 2010 uit te voeren c.q. in uitvoering te nemen; een beperkt aantal projecten kent een doorloop na 2010. Specifiek wordt aandacht gegeven aan de beoogde uitvoeringsperiode. Overigens heeft het programma tot en met 2010 inmiddels een omvang van ca. 71 miljard. Over de achtergrond van deze extra inspanning heb ik in mijn brief van 4 december jongstleden aan de voorzitter van Tweede Kamer gerapporteerd (Zj. 1998–1999, 26 263, nr. 3).

Van het investeringsprogramma van 71 miljard wordt naar huidig inzicht circa 29 miljard in de jaren 1999–2003 uitgevoerd en ca 42 miljard in de periode 2004–2010. Conform de MIT-systematiek kan over de begrotingsperiode (1999–2003) concreter worden geraamd dan over de periode daarna. In het MIT is dit verschil terug te vinden in het onderscheid tussen realisatiefase en planstudiefase. De overige projecten uit de bijlage bestaan overwegend uit planstudieprojecten. Bij deze projecten wordt volstaan met een indicatie van de uitvoeringsperiode en het benodigde bedrag. De omvang van de investeringen tot en met 2003 kan in het MIT

en de begroting worden gevonden door realisatiefase en vrije kasruimte bij elkaar op te tellen.

PROJECTEN	PERIODE	BEDRAG t/m 2010
HOOFDWEGENNET		
Projecten cf. Realisatietabel MIT	1999–2004	9045
<i>Overige projecten:</i>		
<i>Utrecht:</i>		
A2-Holendrecht-Oudenrijn	2005–2010*	1205
<i>Overig HWN:</i>		
A4-Burgerveen-Leiden	2002–2009	1282
A73/A74/N68-Venlo-Maasbracht	2003–2008	1422
N11 Alphen-Bodegraven	2006–2009	130
A35/N34-Zwolle-Almelo/Ommen	2007–2010	375
A57-Veersedam-Middelburg	2007–2010	270
A59-Rosmalen-Geffen	2007–2010	240
<i>Amsterdam:</i>		
A1/A9-Benutting	2008–2010	670
<i>Rotterdam:</i>		
A4-Delft-Schiedam	2005–2010	430
A15-Maasvlakte-Vaanplein	2001–2004	160
A15-Benelux-Vaanplein	2006–2010	1000
<i>Corr. Randstad-N.Duitsl:</i>		
A7-Zuid. Ringw. Gron. (fase 1)	2001–2007	235
<i>Corr. Randstad-M./Z. Duitsl:</i>		
A2-Everdingen-Deil-Empel	2005–2010	800
A2-Rondweg Den Bosch	2005–2009	542
A2-Tangenten Eindhoven	2005–2010	1234
A12-Benutting	2005–2008	600
A50-Ewijk-Valburg/Grijsoord	2006–2010	495
<i>Corr. Randstad-België/Fr:</i>		
A4-omlegging Halsteren	2005	120
A16-Moerdijk-Galder	2000–2008	1030
<i>Overig HWN:</i>		
A7-Rondweg Sneek	2005–2009	107
N31 L'warden-Drachten	2000–2005	145
N61 Hoek/Schoondijk	2007–2010	210
N33 Spijk-Eemshaven	2000–2001	22
A50 brug Ramspol	2007–2008	80
Totaal overige projecten		12 804
DUU's overige projecten		2 750
Intensivering onderhoud	2004–2010	720
Studies u.h.v. regio-overleg	2000–2010	61
Totaal Hoofdwegenet		25 380
* 100 mln na 2010		
VAARWEGENNET		
Projecten cf. Realisatietabel MIT	1999–2004	1783
<i>Overige projecten:</i>		
<i>Fr.- Gr. Kanalen: kunstw.</i>		
Haven Valburg	2005–2007	100
Keersluis Zeeburg	2006–2008	35
Lekkanaal	2009–2010	78
Waal, toekomstvisie	2005–2010*	275
Maasroute, modernisering fase 2	2005–2010	372
Zuid-Willemsvaart	2006–2010**	185
Wilhelminakanaal T'burg	2006–2010	100

PROJECTEN	PERIODE	BEDRAG t/m 2010
Twentekanaal	2005–2009	127
Ternaaien	2004–2005	27
Sauerd	2003–2004	39
Totaal overige projecten		1618
DUU's overige projecten		323
Totaal Vaarwegennet		3724
* 25 mln na 2010		
** 235 mln na 2010		
RAIL-PERSONEN		
Projecten cf. Realisatietabel MIT	1999–2007	4671
<i>Overige projecten:</i>		
Inpassing Abcoude	2003	25
Utrecht-G'malsen	2003–2010*	625
Vleuten-Utrecht CS	2003–2008	340
Arnhem West	2003–2007	120
Arnhem 4e perron	2004–2009	240
Arnhem Velperbroek	2003–2006	50
Hanzelijn	2002–2010	1450
Reservering stationomg.	2003–2008	335
Breda-vrije kruising	2000–2007	220
Veiligheidsknelpunten	2004–2010	455
Randstadspoor	2006–2008	100
Studie BB21	1999–2003	190
Verkenningen/BB21/energie	2007–2010**	800
Stalling A'dam	2006–2007	50
Benutting/fietsen e.d.	2004–2010	300
Verkenningen overig	2007–2010	1 605
Totaal overige projecten		6 905
Totaal Rail personen		11 576
* 25 mln na 2010		
** 525 mln na 2010		
RAIL-GOEDEREN & MIV		
Rail-G cf. Realisatietabel MIT	1999–2003	223
MIV cf. Realisatietabel MIT	1999–2003	140
<i>Overige projecten:</i>		
Rail goederen:		
Aslasten	2005–2008	100
Rozendaal/A'pen	2004–2010	370
Sloelijn	2002–2004	35
RSC Maasvlakte	2004–2005	20
HIP-regeling	2000–2003	28
Div. HXII (Incodelta, scans,PMR)	1999–2003	37
Terminalreg.	1999–2003	14
Totaal overige projecten		604
Totaal Rail goederen en MIV		967

PROJECTEN	PERIODE	BEDRAG t/m 2010
MEGA-PROJECTEN		
Realisatie HSL cf. MIT	1999-2005	7 596
Realisatie Betuweroute cf. MIT	1999-2005	7 675
<i>Overige projecten:</i>		
HSL-Oost (cat. 1a)		pm
Betuweroute-NO (cat. 1a)		pm
Zuiderzeespoorlijn (cat. 1a)		pm
Beslag 1a-projecten	2007-2010	3 671
Totaal overige projecten		3 671
Totaal mega-projecten		18 942
REGIONAAL/LOKAAL		
Projecten cf. Realisatietabel MIT	1999-2004	5155
<i>Overige projecten:</i>		
Amsterdam:		
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase	2003-2006	30
Uithoorn-omlegging S21/N201	2003-2006	24
Zuidtangent fase 2/WO	2003-2010	500
Rotterdam:		
Tramplus fase 2	2000-2004	130
Pijnacker, fase 2	2003-2007	56
Parklane, fase 2	2003-2005	24
Rdam Carnisselande (VINEX)	2002-2005	100
Rdam Nesseland (VINEX)	2000-2003	80
Tramplus fase 3	2005-2010	120
Den Haag		
Agglonet	2005-2010	120
Utrecht:		
Oostflank Utrecht	2001-2005	80
UCP (VINEX)	2004-2009	336
Overig:		
Randstadrail	2001-2009	1100
Rondweg Sneek	2003-2007	15
HAL/VINEX deel a	2001-2004	48
HAL/VINEX deel b (helft*)	2003-2008	150
GDU-impuls (helft*)	2001-2002	270
OWN-impuls*	2003-2010	360
VinexAct	2007-2010	1000
HOV-Eindhoven (R)	2001-2002	20
Vathorst (R)	2003	10
Div. light rail (Z.L., R/G, KAN)	2005-2010	230
Div. reg/lok vinexverk.	2006-2010	190
Transferia	2003-2010	100
Div. projecten planstudie/verk. studies	2006-2010	180
	1999-2010	24
Totaal overige projecten		5297
Totaal regionaal/lokaal		10 452
TOTAALOVERZICHT		
Hoofdwegennet		25 380
Vaarwegennet		3 724
Rail-personen		11 576
Rail-goederen/MIV		967
Mega-projecten		18 942
Regionaal/lokaal		10 452
Totaal		71 041

Deze leden vroegen of zij het goed zien dat van de extra toegevoegde 12 miljard 2,7 miljard betrekking heeft op de eerste periode en indien dat zo is, waarom dan niet ten minste een derde deel, dus 4 miljard, voor deze periode is bestemd.

In de eerste periode van vier jaar is in het FES voor bereikbaarheid minder budget voorhanden dan in de twee daarop volgende. De jaarbedragen die in het FES beschikbaar zijn voor bereikbaarheid zijn vervolgens betrokken bij het opstellen van het integrale MIT-programma.

Deze leden hadden met voldoening gelezen dat thans is besloten tot de stroomvoorziening van de spoorwegen met 25 kilovolt wisselstroom, nadat vele jaren zijn verspild aan een – naar de mening van deze leden overbodige – studie over deze zaak. Zij vroegen waarom het, terwijl de regering zelf zegt dat hiermee het spoor gereed gemaakt wordt voor de volgende eeuw, toch nog tot 2007 duurt voordat er een begin mee gemaakt wordt (afgezien van de HSL)?

De regering staat een traject voor ogen waarbij HSL-Z en Betuweroute als eersten voorzien worden van 25 kv. Parallel daaraan wordt een implementatie strategie uitgewerkt voor de rest van het netwerk. Duidelijk is dat de introductie van 25 kv op het netwerk een uitermate complexe operatie is, die moet plaatsvinden op het drukste netwerk van Europa en onder de randvoorwaarde dat het treinverkeer blijft functioneren. Tevens zal ook vervoerders de gelegenheid gegeven moeten worden zich goed voor te bereiden op een andere tractievoorziening. Tot slot zijn ook de implementatie ervaringen bij HSL-Z en Betuweroute relevant voor de rest van het netwerk.

Naar aanleiding van de opmerking over overbodige studie wil ik opmerken dat het in Nederland niet ongebruikelijk is verstrekkende, strategische besluiten, die langdurig een groot beslag leggen op schaarse financiële middelen, ten behoeve van besluitvorming te onderbouwen met gedegen studies.

Inzake de zgn. Zuiderzeelijn wordt een studie uitgevoerd. Wordt daarbij ook aandacht besteed aan het voorstel, door de VVD-woordvoerder bij de behandeling van de vorige begroting gedaan (Handelingen I 27 januari 1998 p. 765 en 797) om de bestaande lijnen drastisch te moderniseren, tegen belangrijk lagere kosten dan de aanleg van een nieuwe lijn, bij welk voorstel de toenmalige minister wel van een zekere instemming deed blijken? (p. 789). De leden van de VVD-fractie vroegen of daarover al iets naders kan worden medegedeeld.

Door mijn ambtsvoorganger is aan de Kamer een zg. Keuzenotitie toegezegd, waarin naast een Zuiderzeelijn ook het effect van een drastische verbetering van de overige trajectdelen van de route via de Hanzelijn zou worden bestudeerd. Inmiddels is in het MIT 1999–2003 aangegeven dat zowel een Keuzenotitie als een verkenning voor de Zuiderzeelijn zullen worden opgesteld. In deze opzet geeft de uitkomst van de discussie over de Keuzenotitie de kaders voor de Verkenning. In de Keuzenotitie zal aandacht worden besteed aan de genoemde verbetervariant. Het is mijn voornemen om de Keuzenotitie medio dit jaar aan de Kamer te zenden.

Deze leden vroegen of de indruk juist is dat thans is besloten tot de aanleg van de weg Kampen-Ramspol naar Emmeloord als autosnelweg, zoals reeds meermalen door deze leden is bepleit (zie p. 70 en 73).

Deze indruk is niet juist. De weg Kampen-Ramspol naar Emmeloord wordt als enkelbaans autoweg (100 km/u) aangelegd.

Deze leden merkten op dat in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) nogal eens nieuwe bewoordingen worden gebruikt welke niet altijd duidelijk zijn. Wel duidelijk lijkt «beprijzen», waarmee bedoeld zal zijn: aan iets een prijs verbinden, maar niet duidelijk is «overplanning»

(pag. 1), «vlagaandeel van het Nederlands wegvervoer» (pag. 8) en «level playing field» (pag. 19). Deze leden vroegen wat hiermee precies is bedoeld.

Overplanning: Bij de uitvoering van projecten kunnen vertragingen optreden ten opzichte van de planning. In het verleden heeft dit geleid tot onderuitputting van de begroting. Om dit in de toekomst te voorkomen is een aantal jaren geleden met het ministerie van Financiën afgesproken dat voor het begrotings- en het daarop volgende jaar 10% meer gepland wordt aan projecten dan waarvoor budget beschikbaar is. In de uitvoering wordt er vervolgens op aan gestuurd dat het budget voor 100% wordt uitgeput.

Vlagaandeel van het Nederlands wegvervoer: Hier wordt het marktaandeel van het Nederlands wegvervoer in het EU-vervoer via de Nederlandse grens bedoeld. Voor meer informatie over dit onderwerp wordt verwezen naar de Beleidseffectrapportage 1997 (paragraaf 5.2), waar onderhavige tekst een samenvatting van is.

Level playing field: Met deze term wordt bedoeld dat de Nederlandse overheid in haar internationale beleid onder andere streeft naar gelijke concurrentievoorwaarden voor de Nederlandse vervoerssectoren en communicatietechnologiebedrijven ten opzichte van de voorwaarden die gelden voor dezelfde soort bedrijven in het buitenland.

Over de voorziene stort- en verwerkingslocaties in Limburg en Zeeland vroegen de leden van de VVD-fractie wanneer is voorzien dat deze verwerkingslocaties gereed zijn.

Door een belangrijk deel van de extra gelden uit het regeerakkoord (85 mln) te bestemmen voor de bouw van stort- en verwerkingslocaties wordt het mogelijk om in de kabinetsperiode in Limburg en Zeeland een aanvang te maken met de aanleg. Voor beide locaties lopen nog procedures voor MER en vergunningverlening. Volgens de planning kan de aanleg van beide locaties in 2001 starten, wanneer rekening wordt gehouden met normale proceduretijden.

Omdat voor de afbouw van beide locaties in de kabinetsperiode onvoldoende financiële middelen zijn, is een nadere prioritering in de fasering van de bouw nog noodzakelijk. Beide locaties kunnen dus niet gereed komen in de kabinetsperiode.

Dit betekent dat waterbodempgelden van na 2002 nog deels voor de aanleg van deze locaties gebruikt zullen worden.

Van de genoemde 85 mln zullen de begrote gelden voor 1999 en 2000 ingezet worden voor de voorbereiding van genoemde depots, de afbouw van het depot Averijhaven bij IJmuiden en de voorbereidingen voor een depot in het Hollandsch Diep.

Voorts vroegen deze leden wanneer de overige knelpunten in de hoofdvaarwegen opgelost zijn (zoals o.m. in MOMARO-rapport opgenomen).

Voor het oplossen van de overige knelpunten in de hoofdvaarwegen is het tijdschema opgenomen in de bijlage bij de ontwerp-begroting, het MIT onder «Planstudieprogramma Rijkswaerwegen». Ik wijs er hierbij op dat de planstudies voor deze knelpunten nog lopen zodat over exacte aard en omvang van deze verbeteringswerken, alsmede de daarmee gemoeide kosten pas uitsluitel kan worden gegeven nadat de betreffende studies zijn afgerond.

Met betrekking tot de invoering van de Planwet Verkeer en Vervoer vroegen deze leden hoe het is met de stand van zaken, of deze wet aangenomen moet zijn voordat de provincies tot aanbesteding kunnen overgaan en welke initiatieven er zijn bij de diverse provincies in voorbereiding. De Planwet Verkeer en Vervoer is op 17 juli 1998 in werking getreden en wordt momenteel gehanteerd bij de voorbereiding van het Beleids-

voornemen NVVP.

Deze wet behoefde **niet** aangenomen te worden voordat de provincies tot aanbesteding konden overgaan.

Bij diverse provincies zijn bij wijze van voorbereiding (een concept van) concessiegebieden voor een eerste ronde van toekomstige aanbestedingen vastgesteld.

De leden van de CDA-fractie zouden gaarne een helder inzicht ontvangen over de financiering van de projecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport en vroegen hoe de projecten met een langere looptijd tot 2010 zullen worden gefinancierd alsmede wat de minister verwacht van publiek private samenwerking. Het overzicht dat bij antwoord op de eerste vraag van de leden van de VVD-fractie aan de orde is, biedt een inzicht voor de projecten die in de periode tot en met 2010 voorzien zijn uitgevoerd te gaan worden. Op dit moment wordt publiek private samenwerking (pps) gebruikt als containerbegrip: pps kan zich toespitsen op het inkopen van diensten, op samenwerken met andere partijen en op het verkopen of privatiseren van activiteiten. Het is zinvol om met pps te werken als daarmee de doelstellingen van de overheid beter worden bereikt. Dit kunnen meer maatschappelijke doelstellingen zijn met betrekking tot de bereikbaarheid van een bepaald gebied, het oplossen van een knelpunt of verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Andere doelstellingen zijn meer bedrijfseconomisch van aard, zoals tijdwinst, efficiency-winst of andere vormen van meerwaarde. Tenslotte kan de rijksoverheid middels pps aan haar (veranderende) ideeën over de rollen en taken invulling geven. In samenwerking met het kenniscentrum pps van Financiën wordt op dit moment gestudeerd op projecten waarvoor op korte termijn pps-constructies mogelijk lijken.

Voorts vroegen zij hoe en wanneer de minister denkt private financiering rond te krijgen bij grote projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL-Zuid en welke rol en invloed daarbij zal worden gegeven aan de private sector. In de brief aan de Tweede Kamer van 6 november 1998 (DGG/S/98007518) is uiteengezet hoe met private exploitatie en financiering van de Betuweroute om te gaan. Uitgangspunten voor private exploitatie en financiering zijn het modal-shift beleid en de goedkoopste oplossing voor de belastingbetaler. Een private exploitant is meestal beter dan een publieke exploitant in staat om zoveel mogelijk vervoer aan te trekken en de exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden. Tegenover dit voordeel staat dat de overheid goedkoper kan financieren en een private exploitant een winst- en risico-opslag inboekt. Daarom wil een private exploitant zoveel mogelijk risico's, met name in de publieke sfeer, bij de overheid onderbrengen. Risicoreductie vergroot dus de opbrengst uit private exploitatie en maakt de risico's voor de overheid kleiner. Komend voorjaar komen deze aspecten bij concrete voorstellen aan de Kamer over private exploitatie en financiering, aan de orde. Uiterlijk in 2002 zullen definitieve beslissingen worden genomen.

Voor wat betreft de HSL-Zuid heeft het Kabinet recent een besluit genomen over het privatiseringsmodel voor de HSL-Zuid en hierover de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van de Minister van Verkeer & Waterstaat (Zj. 1998-1999, 22 026, nr. 84, Tweede Kamer, d.d. 15 januari 1999). In deze brief is beschreven op welke wijze het kabinet private partijen zal betrekken bij de realisatie van de infrastructuur en zijn kaders gesteld voor private betrokkenheid in het vervoer en de stations, waarover later nader zal worden besloten. Overigens is in de begroting van het Infrastructuurfonds een voorziening getroffen, die het mogelijk maakt eventueel de voorziene private financiering alsnog door overheidsgeld te vervangen. Op die wijze is de onderhandelingspositie ten opzichte van

private partijen verstevigd, omdat de overheid alleen tot private financiering overgaat als hiermee voor de belastingbetaler een goed resultaat wordt verkregen

De leden van de CDA-fractie vroegen aan welke vormen van lastenverlichting de minister denkt bij de besteding van opbrengsten van rekening rijden.

In het regeerakkoord is vastgelegd dat de opbrengst van rekeningrijden, voorzien op 400 miljoen per jaar, zal worden ingezet in binnen het, eveneens in het regeerakkoord vastgelegde, pakket van algemene lastenverlichting. Over de precieze invulling zal nog nader overleg en besluitvorming plaats moeten vinden.

Voorts vroegen deze leden wanneer wetgeving mag worden verwacht om betaalstroken mogelijk te maken.

Momenteel is bij Verkeer en Waterstaat een projectgroep aan het werk die kenmerken, functies, neveneffecten, effectiviteit, kosten en andere relevante aspecten van betaalstroken in kaart brengt en zal aangeven wat er moet worden gedaan om betaalstroken te kunnen openstellen voor het verkeer.

Hierop vooruitlopend kan reeds worden aangegeven dat een wettelijke regeling zal moeten worden ontworpen om betaalstroken mogelijk te maken.

Het is moeilijk te schatten hoeveel tijd er nodig zal zijn voordat een wetsvoorstel kan worden ingediend, omdat tot nu toe is gebleken dat het moeilijk is greep te krijgen op wat betaalstroken verkeerskundig en infrastructureel (qua functie en vorm) inhouden.

Voor de opzet die zou moeten worden gegeven aan wetgeving voor betaalstroken, valt te denken aan:

1. Een algemene wet die onder meer de procedure en criteria regelt voor besluitvorming over de aanwijzing van betaalstroken. Het is een wettelijke regeling die het Rijk en misschien ook andere overheden de ruimte biedt onder expliciete voorwaarden betaalstroken aan te leggen c.q. in te richten, rechtmatig betaling wegens het gebruik te verlangen en dit te handhaven, of
2. Een specifiekere wet die weloverwogen gekozen betaalstroken naar plaats en lengte in de wet vastlegt. Men zou wat dat betreft kunnen beginnen met een dergelijke wet om het beoogde experiment in Rotterdam mogelijk te maken, waarna bij gebleken succes de wet wordt aangevuld met andere geselecteerde in aanmerking komende stroken. Omdat voor het tweede model geen criteria hoeven te worden ontwikkeld die geschikt zijn om in de wet te worden opgenomen, zal een dergelijk wetsvoorstel waarschijnlijk sneller zijn op te stellen.

Het ligt in de lijn te gaan werken aan de hand van variant 2 om zo de uitvoering van het experiment in Rotterdam, zoals toegezegd – en wellicht meerdere experimenten – mogelijk te maken. In dat geval is het mogelijk, vóór het zomerreces van 2000 een wetsvoorstel aan de Tweede Kamer voor te leggen.

Deze leden vroegen of de minister op de hoogte is van uitspraken van haar voorgangster, mevrouw Jorritsma-Lebbink, gedaan in het Friesch Dagblad van 2 mei 1998: «Voor Friesland ga ik binnenhalen meer infrastructurele werken zoals de Hanzelijn, de ringweg om Groningen, de Haak om Leeuwarden en de Zuiderzeespoorlijn» en of de minister kan meedelen wat thans de stand van zaken is met betrekking tot het inlossen van deze belofte. Ook vroegen zij binnen welke termijnen kunnen genoemde infrastructurele werken zijn voltooid en wel zodanig dat aan de gedane belofte zal zijn voldaan.

Wat betreft de stand van zaken van de betrokken projecten verwijs ik naar

het MIT 1999–2003. Hierin staat over de Hanzelijn dat deze in het planstudieprogramma is opgenomen en dat wordt gewerkt aan een snelle afronding van de studie. Wat betreft de financiële ruimte valt dit project in categorie 1 (tot uitvoering in de periode tot 2010). Binnen de budgettaire ruimte is indienstelling in 2010 voorzien.

Over de Zuiderzeespoorlijn is in het MIT opgenomen dat, ter voorbereiding van de opname van de Zuiderzeelijn in een nieuw lange termijn plan, een Keuzenotitie zal worden uitgebracht. De uitkomst van de besluitvorming over de Keuzenotitie geeft de kaders voor de Verkenning Zuiderzeelijn, die eveneens in het MIT is opgenomen. De verkenning zal naar verwachting eind 1999 gereed zijn. Opgemerkt wordt verder dat bezien moet worden in hoeverre Zuiderzeelijn en Hanzelijn rivaliseren en welke gevolgen daaraan worden verbonden. In het investeringsprogramma is de Zuiderzeelijn geplaatst in categorie 1a, zijnde projecten die tot uitvoering komen zodra de financiering geregeld is. Op het moment dat een tracé-besluit wordt genomen, wordt ook beslist over de financiering. Het kabinet is voornemens nog in deze regeerperiode besluiten te nemen.

De A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1, is opgenomen in categorie 1 van het MIT. Dat wil zeggen dat voor 2010 de ergste congestieproblematiek op dit weggedeelte wordt opgelost. Voor fase 1 wordt een bedrag van 235 miljoen beschikbaar gesteld. Het gehele project is opgesplitst in 2 fasen en kent een integraal karakter. De studie voor fase 2 wordt afgemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met besluitvorming op OV-gebied. Deze studie bevindt zich in categorie 2; Projecten waarvan de planstudies doorgaan, maar waarvan de uitvoering pas na 2010 kan plaatsvinden, tenzij er eerder sprake is van beschikbare middelen. Met betrekking tot de Haak Leeuwarden is de stand van zaken dat er eerst een verkenning omtrent de problematiek wordt opgeleverd. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning wordt bezien of een planstudie noodzakelijk is. In de eventuele planstudie zal dan verder worden onderzocht welke oplossingen voor handen zijn. De uitvoeringstermijn ervan is nog onbekend.

Vervolgens vroegen de leden van de CDA-fractie of de minister een overzicht wil geven van de besluitvorming met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart. Zij merkten op dat ook uit recente cijfers blijkt dat de groei van Schiphol doorzet en veel hoger is dan de cijfers waarop de PKB Schiphol en omgeving is gebaseerd en dat binnen afzienbare tijd de grenzen van de vigerende PKB zullen zijn bereikt. De leden vroegen wat dit betekent voor tijdige besluitvorming en wanneer voorstellen mogen worden verwacht, die een aanvaardbare situatie tot 2010 mogelijk maken. Ook vroegen deze leden wat de visie is van de minister over de toekomst van de luchtvaart na 2010.

De nota Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart is onlangs aan de voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden. Deze nota heeft u in afschrift ontvangen¹. De nota bevat het standpunt van het kabinet voor de groei van de luchtvaart op de middellange en lange termijn. Daarnaast bevat deze nota een tijdpad waarin het kabinet aangeeft, rekening houdend met de al genomen besluiten voor het beleid op de middellange en de lange termijn, welke stappen genomen zullen worden. Dit tijdpad is hieronder nogmaals weergegeven:

1. Begin 1999 wordt gestart met het ontwerpen van een nieuw geïntegreerd stelsel van geluids- en veiligheidsnormen, gelijkwaardig aan die van de huidige PKB;
2. Eind 1999 zal het kabinet dit ontwerp publiceren, nadat daarover met de betrokken organisaties en instanties mede in het kader van het project Tijdelijk Overlegplatform Schiphol overleg heeft plaatsgehad;
3. Op basis van de nu in voorbereiding zijnde wijziging van de Luchtvaartwet zal in 1999 een nadere regelgeving worden voorbereid voor

¹ Ter inzage gelegd op het Centraal Informatiepunt onder griffiennr. 123352.

de invoering van een luchthavengebruiksvergunning;

4. Eveneens in 1999 wordt een startnotitie voorbereid, die gericht is op de herziening van de huidige PKB voor het vijfbanenstelsel. Intussen blijven de huidige PKB en de Aanwijzing voor het vijfbanenstelsel vigeren;
5. Het vervangen van de grens van 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht zal juridisch vorm krijgen in het traject van de eerder genoemde herziening van de PKB voor het vijfbanenstelsel;
6. De juridische grondslagen voor het nieuwe stelsel dienen zodanig tijdig gereed te zijn, dat een luchthavengebruiksvergunning per 1 januari 2003 kan worden verleend;
7. Ten behoeve van een tijdige voorziening voor de lange termijn wordt begin 1999 een PKB/m.e.r.-procedure gestart. Beide locaties, Schiphol en Noordzee, zijn daarin opgenomen. De aangekondigde nadere verkenning van de twee mogelijkheden wordt in 1999 in dat kader uitgevoerd. Eind 1999 besluit het kabinet voor welke locatie(s) en voor welke varianten de procedure wordt voorgezet.

Met betrekking tot de vraag om voorstellen te mogen ontvangen die een aanvaardbare situatie tot 2010 mogelijk maken is met name punt 4 van belang. De herziening van de PKB voor het vijfbanenstelsel is erop gericht om deze zodanig te verbeteren dat het vijfbanenstelsel vanaf 2003 optimaal kan worden benut.

Met betrekking tot de vraag naar de visie van het kabinet over de toekomst van de luchtvaart voor de lange termijn kan ik u meedelen dat het kabinet ook voor de lange termijn besluit te kiezen voor beheerste groei onder voorwaarde dat er een balans is tussen milieu en economie en het beslag dat wordt gelegd op de beschikbare ruimte binnen aanvaardbare grenzen blijft.

In de nota Strategische beleidskeuze toekomst luchtvaart worden de bovenstaande punten nader toegelicht.

Met betrekking tot de marktwerking collectief vervoer vroegen de leden van de CDA-fractie naar de stand van zaken en wanneer de minister denkt het wettelijk kader rond te hebben om aanbestedingen van regionaal vervoer mogelijk te maken. Ook vroegen zij of de in de begroting aangegeven planning wel wordt gehaald.

Wat betreft spoorvervoer breng ik binnenkort aan de Tweede Kamer de nota De derde eeuw spoor uit.

Wat betreft het stads- en streekvervoer kan ik de Tweede Kamer op korte termijn het wetsvoorstel Personenvervoer 2000 aanbieden. Het wettelijk kader voor de aanbestedingen van het regionaal vervoer kan per 1 januari 2000 geëffectueerd zijn.

Met betrekking tot taxivervoer heeft de Tweede Kamer het verslag vastgesteld van de schriftelijke behandeling van het wetsvoorstel Deregulering taxivervoer. Op afzienbare termijn verwacht ik de nota naar aanleiding van het verslag te kunnen aanbieden.

Deze leden vroegen wat de stand van zaken is met betrekking tot de voorbereiding van het eerste nationale verkeers- en vervoersplan (NVVP). Ik verwacht de Perspectievennota, als agenda voor de discussie op weg naar het Beleidsvoornemen NVVP, binnen enkele weken u te kunnen toezenden.

Daarmee start het vervolgtraject, gericht op de totstandkoming van het beleidsvoornemen NVVP eind 1999. De planning is erop gericht het 1e concept gereed te hebben in juni, het 2e concept in oktober.

Voorts vroegen deze leden of het waar is dat een wettelijke regulering van verkeersveiligheids cursussen wordt voorbereid en of een regulering door de overheid ook een averechts effect kan hebben op de doelstelling om de verkeersveiligheid te bevorderen, daarbij lettend op de huidige werkzaam-

heden van de Nederlandse Vereniging voor Verhoogde Motorrijvaardigheid (NVVM). Ook vroeg zij welk belang de minister hecht aan de werkzaamheden van de NVVM?

Er wordt geen wettelijke regulering van verkeersveiligheids cursussen voorbereid. Hierbij ga ik er van uit dat met «verkeersveiligheids cursussen» bedoeld wordt op voortgezette rijopleidingen waaraan rijbewijsbezitters deelnemen op basis van vrijwilligheid.

De NVVM vormt zoals bekend een van de grotere aanbiedende partijen in de markt van voortgezette rijopleidingen voor motorrijders. Vanwege deze positie acht ik het niet op mijn weg liggen uitspraken te doen over de huidige activiteiten van de NVVM.

Tenslotte vroegen de leden van de CDA-fractie welke kaders zullen gaan gelden voor de verdere uitbouw van het integrale waterbeleid. Voor de uitbouw van het integrale waterbeleid geldt de vierde Nota waterhuishouding (Waterkader). Daarnaast wordt het nationale kader voor gebiedsgericht beleid voor watersystemen gevormd door : De functietoekenning van het waterhuishoudkundig hoofdsysteem zoals in de derde Nota waterhuishouding aangeduid en is vastgelegd in het Beheersplan voor de Rijkswateren, in combinatie met de koersbepaling landelijk gebieden uit de VINEX en volgens het Structuurschema Groene Ruimte.

Het beleid voor de landelijke gebieden zoals neergelegd in het SGR en het beleid voor de grote rivieren zoals vastgelegd in de beleidslijn Ruimte voor de Rivier.

De landelijke normen voor water, bodem en lucht zoals in rijksnota's zijn of zullen worden opgenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos