

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 A

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

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 mei 1997 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over:

- **Afwegingskader inpassing infrastructuur** (brief van 18 april 1997, nr. VW-97-417);
- **A50, Kampen** (brief van 10 april 1997, nr. VW-97-379);
- **Rijksweg 7, Sneek** (brief van 13 maart 1997, nr. VW-97-275);
- **Spoorverdubbeling Abcoude** (brief van 18 april 1997, nr. VW-97-418).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Heemst** (PvdA) herinnerde eraan dat zijn motie bij de begrotingsbehandeling-1997, waarin is gevraagd om een afwegingskader op te stellen, mede was ingegeven door het uiterst moeizame verloop van de discussies over inpassing van een aantal infrastructurele projecten, zoals de HSL, de Betuweroute, de A50 bij Kampen en de spoorverdubbeling bij Abcoude, terwijl op dat moment ook de belangrijke discussie over de inpassing van de A4 in Midden-Delfland in het verschiep lag. Bij de bespreking van die motie had hij opgemerkt dat het in veel opzichten zou moeten gaan om kwaliteit (d.w.z. een goede inpassing) boven kwantiteit, terwijl hij in het afsluitende debat over de HSL met instemming een uitspraak van de minister had aangehaald toen zij nog woordvoerder van de VVD-fractie was, namelijk dat infrastructurele projecten niet geïsoleerd moeten worden ontwikkeld, maar een plaats moeten krijgen binnen een maatschappelijke en ruimtelijke context.

Hij had in de brief over het afwegingskader gelukkig kunnen lezen dat het de bedoeling is om tot een aantal aanpassingen te komen en dat ruimte kan worden gegeven om aan wensen inzake een hoogwaardige inpassing tegemoet te komen. Hij beseftte dat dit extra geld zal vergen, waardoor het nodig zal zijn om binnen de beschikbare begrotingsgelden te komen tot nadere prioriteitstellingen. Daarnaast geldt dat het afwegingskader nog in ontwikkeling is, zodat het pas bruikbaar zal kunnen zijn in de volgende kabinetsperiode. De besluitvorming over al lopende projecten (in het bijzonder de spoorverbreding bij Abcoude en de A4 Midden-

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Korhals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

Delfland) zou daarom op de tot nu toe gebruikelijke manier moeten plaatsvinden, aldus wordt in de brief van 18 april gezegd. De heer Van Heemst vond echter dat een poging zou kunnen worden gewaagd om veel sneller alvast een voorlopig inpassingskader vast te stellen, dat vervolgens bij de reeds lopende projecten gebruikt zou kunnen worden. Een andere optie zou zijn om de besluitvorming over de lopende projecten aan te houden totdat het uitgewerkte inpassingskader op tafel ligt. Volgens hem was dat ook de strekking van de toezegging die de minister in december 1996 in het debat over de spoorverbreding bij Abcoude heeft gedaan, namelijk om de definitieve besluitvorming hierover te koppelen aan het komende afwegingskader. Hij wilde vasthouden aan die afspraak, maar had er geen bezwaar tegen als de slotdiscussie over de spoorverbreding bij Abcoude zou worden gevoerd aan de hand van een voorlopig inpassingskader dat nog niet volledig is uitgewerkt. Dit betekent overigens, zo merkte hij op, dat hij op dit moment nog niet kon instemmen met de voorstellen in de brief van 18 april over de spoorverbreding Abcoude.

In twee ingekomen reacties, namelijk van Natuur en milieu en de ANWB, wordt aandacht gegeven aan de kwalitatieve kant van de benadering waar in de brief van 18 april nog nauwelijks iets over is gezegd. In het bijzonder de ANWB heeft gepoogd om met behulp van externe deskundigheid verder te verkennen, voor welke basiskwaliteit de rijksoverheid verantwoordelijk is bij de inpassing van infrastructurele projecten. Hij zag dit als een goede bouwsteen waar z.i. bij de uitwerking van het afwegingskader verder op voortgeborduurd zou moeten worden, al zal dat laatste zeker niet eenvoudig zijn. Een landschappelijke gebiedsanalyse, zoals door de ANWB ten tonele gevoerd, zou bruikbaar kunnen zijn, min of meer analoog aan de woningwaardering aan de hand van een puntentelling zoals die geldt in de volkshuisvestingssector.

Daarnaast vroeg hij aandacht voor het belangrijke punt van het controleerbaar maken van de afwegingen die plaatsvinden. Het zal altijd blijven gaan om een politieke afweging, waarbij geldt dat de afweging door de Kamer even legitiem kan zijn als die van het kabinet omdat de Kamer niet meer of minder opportunistisch is dan bewindslieden, maar de afweging moet wel in ieder geval inhoudelijk controleerbaar zijn in relatie tot afwegingen die bij andere projecten worden gemaakt. In dat verband onderschreef hij de stelling van Natuur en milieu dat veel doelstellingen en criteria die bij de afweging een rol kunnen spelen, allang in rijksnota's zijn vastgelegd.

Voor hem was het verdedigbaar dat gemeenten, provincies en derden meebetalen aan de kosten van een inpassing die kwalitatief boven de basiskwaliteit uitgaat. Daarmee wordt ook voorkomen dat die andere partijen in de verleiding komen om de ene eis op de andere te stapelen. Bovendien geldt voor de provincies dat de belangen waarop zij het Rijk aanspreken, in een aantal gevallen zijn neergelegd in provinciale beleidsstukken, zoals streekplannen. Daarnaast hebben gemeenten en provincies de mogelijkheid om investeringsbijdragen via hun kapitaal-dienst te laten lopen, waardoor ze te maken krijgen met een jaarlijkse last op de begroting en ze dus een gebruikelijke afweging moeten maken. Het komende inpassingskader is in die zin van grote betekenis, omdat de Kamer nu vaak ad hoc uitspraken doet over het bedrag dat in redelijkheid van de betrokken provincie of gemeente mag worden verlangd, zoals is gebeurd in de discussie over een brug of een tunnel in de A50 bij Kampen.

Uit de brief over rijksweg 7 Sneek had hij opgemaakt dat nog voor de zomer de trajectnota zal verschijnen en in het najaar een besluit zal vallen. Hij kon daarmee instemmen.

Wat ten slotte de brief over de A50 bij Kampen betreft, was hij tot de conclusie gekomen dat helaas afscheid moet worden genomen van de optie van een tunnel. Hij had verleden jaar bewust ingezet op een bijdrage

van zowel de provincie als de gemeente, in de hoop dat de provincie bereid zou zijn om voor dit specifieke project geld op tafel te leggen, omdat hier veel provinciale belangen spelen. De provincie heeft die bereidheid echter niet en hij vond dat daarmee de discussie over een mogelijke tunnel kan worden gesloten.

De heer **Poppe** (SP) zag als kernvragen, of nog langer hap-snap extra infrastructuur kan worden aangelegd ten koste van de leefbaarheid van omwonenden en de kwaliteit van het landschap en wat de gevolgen zijn van de Nederland-distributieland- en mainportfilosofie. Die vragen liggen ook ten grondslag aan verzoeken vanuit de Kamer om alle nieuwe en bredere wegen, spoorlijnen zoals de HSL en Betuwelijn en luchthavens beter in te passen. De vraag is echter of de extra kosten van inpassing van nieuwe infrastructuur om die mainports bereikbaar te houden, wel opwegen tegen de maatschappelijke gevolgen. Prof. Pools heeft, op verzoek van de WRR, aangetoond dat het rendement in transport veel te laag is om vele miljarden gulden te investeren in verdere groei van mainports.

In de brief over het afwegingskader zegt de minister dat zij in de eerste plaats haar projectdoelstelling wil halen en daarnaast binnen de budgettaire randvoorwaarden van het project wil blijven. De heer Poppe merkte daarbij op dat die randvoorwaarden door de minister zelf worden bepaald. Verder moet ook nog, aldus de brief, worden voldaan aan de wettelijke normen voor o.a. geluidhinder en het ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit laatste vormt dus weer een sluitpost. Zelfs een organisatie als de ANWB heeft nu voorgesteld om de hele omgeving van nieuwe infrastructuur in beeld te brengen, omdat het volgens de ANWB niet alleen gaat om de vervoerskundige kwaliteit en de bereikbaarheid, maar ook om de ruimtelijke kwaliteit, terwijl Natuur en milieu nog verder wil gaan. De heer Poppe was het daarmee eens. De eisen die vanuit de maatschappij worden gesteld aan de kwaliteit van de inpassing in de landelijke en stedelijke omgeving, zijn niet zozeer ingegeven door het beslag op de schaarse ruimte (zoals in de brief van 18 april wordt gezegd), maar door het feit dat er te veel wordt geïnvesteerd in infrastructuur in een klein deel van het land.

Al met al vond hij dat het kabinet nu eerst moet komen met de toegezegde algehele visie op de ruimtelijke ordening en in dat verband ook een visie behoort te geven op de inpassing van infrastructuur en op de vraag of dit wel alle extra kosten waard is, ook al omdat dit wellicht ten koste gaat van andere zeer noodzakelijke zaken in de samenleving. Als bijvoorbeeld de A4 in Midden-Delfland niet goed kan worden ingepast, moet die A4 er eenvoudigweg niet komen.

Afsluitend herinnerde hij aan de motie die in 1993 is ingediend door de toenmalige Kamerleden Jorritsma en Van Gijzel. Daar wordt nu op gereageerd door de huidige minister Jorritsma met de stelling dat die motie overbodig is, omdat al wordt gehandeld zoals in de motie is gevraagd. Was de motie-Jorritsma/Van Gijzel indertijd dan voorbarig?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) wees erop dat de discussie in november jl. over de spoorverdubbeling bij Abcoude met instemming van de minister is gestaakt, in afwachting van het afwegingskader. Bij brief van 18 april heeft de minister nu laten weten dat de noodzaak van een afwegingskader ook voor het kabinet vaststaat, maar dat er eerst nog onderzoek moet worden verricht voordat zo'n kader op tafel kan komen. Zij betreurde dat, temeer omdat in die brief ook door de minister gesteld dat de besluitvorming over de spoorverbreding Abcoude en de A4 Midden-Delfland niet hoeft te wachten op de totstandkoming van het afwegingskader. Indertijd is immers juist afgesproken om daar wél op te wachten. Bovendien is in november jl. door de minister gezegd dat enige maanden nodig zouden zijn voor onderzoek. Als daar de hand aan was gehouden, had er nu een

compleet afwegingskader gelegen. Dit ligt er nu niet en er is dan ook sprake van een impasse.

In de brief van 18 april wordt ook gezegd dat het de bedoeling is dat met een afwegingskader voortaan binnen budgettaire randvoorwaarden die van te voren worden afgesproken, verschuivingen kunnen worden aangebracht naar aanleiding van wensen over bijvoorbeeld een bepaalde inpassing. In het verleden is echter al vaker op die manier gehandeld, bijvoorbeeld bij de tunnel voor de HSL, want met het oog op die tunnel wilde de minister dertien andere projecten met één à twee jaar vertragen.

Gezien de ontstane impasse leek het mevrouw Van 't Riet het meest dienstig om nu maar haar eigen afwegingskader te schetsen. Daarbij sloot ook zij aan bij de opmerkingen in de ingekomen reactie van de ANWB. Een duurzame inpassing van infrastructuur was voor haar een randvoorwaarde, hetgeen een integrale afweging van de ruimtelijke inpassing van infrastructuur vergt. Dit betekent, aldus de ANWB, het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit, een goede afweging tussen kosten en baten en het stellen van prioriteiten. De ruimtelijke kwaliteit moet dan ondergebracht worden bij de baten en juist daar ontstaat steeds weer discussie over, omdat de minister te veel uitgaat van vervoersoverwegingen en te weinig van die ruimtelijke kwaliteit. Het leek mevrouw Van 't Riet ook niet zo zeer nodig dat er weer een nieuwe nota komt; nodig is een integrale afweging van hetgeen al op tafel ligt, zoals het structuurschema Groene ruimte. In de praktijk ontstaat echter steeds weer een ad-hoconderhandelingsproces over de kwaliteit van de inpassing.

Ook voor haar ging kwaliteit boven kwantiteit. Dat kan uitstel of zelfs afstel van projecten inhouden: uitstel tot er zicht is op extra geld voor infrastructuur, afstel als prioriteit wordt gegeven aan een ander project. Ter illustratie wees zij op de Zoomweg-noord; die zou, nu de noodzaak van die weg in de uitvoering als autosnelweg niet is aangetoond, uitgesteld kunnen worden totdat er meer budgettaire ruimte is. Daarnaast noemde zij bij de eventuele heroverweging van projecten het aanpakken van onderuitputting. Verder wees zij op de mogelijkheid om via rekeningrijden en pay-lanes de kosten gedeeltelijk te dekken en op mogelijke bijdragen van lagere overheden als er extra wensen zijn.

Met de voorgestelde procedure voor rijksweg 7 bij Sneek was zij het eens. Bij de spoorverbreding bij Abcoude had zij al gewezen op de relatie met het afwegingskader, een kader dat er nu nog niet is. Zij hield vast aan een goede inpassing van die spoorverbreding. Ook ten aanzien van rijksweg 50 bij Kampen was haar mening niet veranderd.

De heer **Reitsma** (CDA) merkte op dat de discussie over inpassing van infrastructuur niet nieuw is. Inpassing en financiering zijn juist basistaken van de ruimtelijke ordening en de planning van infrastructuur. Wel meende hij dat vandaag de dag een snellere besluitvorming over de aanleg van infrastructuur nodig is. Daarnaast is duidelijk dat hogere eisen moeten worden gesteld aan de inpassing van infrastructuur, zowel in het landelijke als in het stedelijke gebied. Helaas hebben zich de afgelopen jaren juist op dat punt van de inpassing een aantal confrontaties voorgedaan tussen de minister en een meerderheid in de Kamer: spoorverbreding Abcoude, A50 bij Kampen, A4 Midden-Delfland, HSL e.d. Opvallend vond hij ook dat er zeer snel een extra bedrag van bijna 1 mld. voor de HSL kon komen, terwijl de minister bij kleinere projecten steeds bijzonder moeilijk doet en min of meer het patent lijkt te hebben op het naast zich neerleggen van uitspraken van meerderheden in de Kamer. Dit leek hem niet bevorderlijk voor een goede verhouding tussen parlement en kabinet. Bovendien ontstaat door die confrontaties steeds weer vertraging, waardoor bereikbaarheidsproblemen die dringend opgelost moeten worden, blijven bestaan en de besluitvorming steeds stroperiger wordt. Daarnaast ontstaat door deze confronterende houding van de minister een toenemende maatschappelijke weerstand tegen de aanleg

van infrastructuur in het algemeen. Hij drong er dan ook met klem op aan, gezien de grote belangen voor de samenleving waar het hier om gaat, dat de minister in een dialoog met de Kamer een aantal dossiers weer vlot trekt.

Hij herinnerde vervolgens aan de motie die bij de jongste begrotingsbehandeling is ingediend door de fracties van PvdA en D66, waarin nadrukkelijk is uitgesproken dat de basiskwaliteit altijd door het Rijk betaald dient te worden, terwijl de lokale en regionale overheden dienen mee te betalen aan de meerkosten in het geval een kwalitatief betere inpassing noodzakelijk is. Hij vond dat er geen bezwaar tegen is om een beroep te doen op lagere overheden als zij een versnelling van de aanleg van infrastructuur wensen, maar verder meende hij dat het Rijk de kosten van de aanleg van rijksinfrastructuur, inclusief de inpassing waarvoor uiteindelijk door parlement en kabinet wordt gekozen, volledig zélf dient te dragen en dus niet behoort door te schuiven naar lagere overheden. Hij beaamde dat het kan voorkomen dat een gemeente en/of een provincie óvervraagt waar het de inpassing betreft, maar dan zullen parlement en kabinet de politieke moed dienen op te brengen om dat af te wijzen. Als de inpassing waar uiteindelijk voor wordt gekozen op rijksniveau, duurder uitvalt dan waarvan aanvankelijk was uitgegaan, zal een keuze moeten worden gemaakt, bijvoorbeeld voor nadere prioriteitstelling waardoor bepaalde projecten pas later aan bod komen. Daarnaast kan gekozen worden voor het substantieel verruimen van het totale budget voor de infrastructuur, waar hij ook bij de jongste begrotingsbehandeling voor had gepleit, maar dat is meer een zaak van langere adem.

De heer Reitsma stelde hierna dat in een afweging tussen economie en ecologie de overheid bij het aanleggen van infrastructuur meer oog zal moeten hebben voor de omgevingseffecten. De ruimte is schaars, natuurwaarden worden steeds hoger gewaardeerd en de burger stelt langzamerhand meer eisen om hinder van nieuwe infrastructuur te voorkomen of te beperken. Hij vond dan ook dat in de komende jaren meer rekening moet worden gehouden met ondergrondse infrastructuur, landschappelijke inpassing en minder hinder voor de mens. Hij zou graag zien dat de minister een actieve dialoog aangaat over ondergronds bouwen, ook met de bouwwereld.

In de brief van 18 april wordt gezegd dat de beschrijving van de besluitvormingsprocedure nog eens onder de loep genomen dient te worden. De praktijk leert evenwel dat de problemen daarmee niet opgelost worden: punt is dat er in de toekomst vanaf de start van een project meer oog dient te zijn voor de kwaliteit van de inpassing. Overigens passen zo kort mogelijke procedures daar natuurlijk wel bij.

Hij was niet gecharmeerd van het voorstel in de brief om in de toekomst per vervoersmodaliteit een totaalbudget vast te stellen. Hij kon dat ook niet goed rijmen met de bedoeling van het infrastructuurfonds, namelijk dat jaarlijks bij het MIT een brede afweging over álle vervoersmodaliteiten wordt gemaakt. Hij meende dat eerst geformuleerd dient te worden wat in de komende vijf à tien jaar nodig is op het punt van het aanleggen van infrastructuur, waarbij van het begin af aan rekening moet worden gehouden met een duurzaam karakter van de inpassing. Aan de hand daarvan moet dan worden bepaald hoeveel financiële middelen voor welke infrastructuur beschikbaar komen. Gezien de voorstellen van de minister lukt dat niet ten aanzien van de kortetermijnprojecten. Hij moest dan ook tot de conclusie komen dat het vermoedelijk vrijwel ondoenlijk is om een breed afwegingskader op te stellen dat algemeen geldend is en dat houvast geeft, waardoor de huidige discussies in de Kamer over inpassing van nieuwe infrastructuur voorkomen zouden kunnen worden. Het leek hem daarom het beste dat de minister ook in de toekomst gewoon een concreet voorstel voor aanleg van infrastructuur voorlegt, waarna de Kamer per geval de afweging maakt.

De tunnel in de A50 bij Kampen zag hij langzamerhand als een drama. Hij had indertijd een motie ingediend waarin is uitgesproken dat de kosten voor 100% voor rekening van het Rijk zouden moeten komen als de conclusie zou zijn dat bij Kampen een tunnel moet worden aangelegd. Helaas is die motie toen door de Kamer verworpen, maar wel is een andere motie aangenomen waarin is uitgesproken dat nader overleg met de overige betrokken overheden moest worden gevoerd. Inmiddels heeft dat overleg opgeleverd dat Kampen nu bereid is om een extra bijdrage te leveren, ook zonder dat de aanleg van deze tunnel wordt versneld. Hij kon het billijken dat de provincie Overijssel hier geen extra middelen voor wil uittrekken, gezien de grote problemen bij Deventer. Nu het maar gaat om een beperkt extra bedrag, namelijk 18 mln., betreurde hij het zeer dat de minister een tunnel afwijst en kiest voor een brug, terwijl Kampen inmiddels 15 mln. betaalt en daarmee diep in de eigen buidel tast. Zelfs het voorstel om tijdelijk tol te heffen bij een tunnel, wordt door de minister afgewezen. De heer Reitsma zag een toltunnel beslist niet als eerste keus, maar als de minister de benodigde 18 mln. niet op tafel wil leggen, was hij bereid om te bezien of via bijdragen van gebruikers een «second-bestoplossing» kan worden gevonden.

Hij wachtte de nadere voorstellen van PvdA-zijde over de spoorverbreding Abcoude af, om deze vervolgens op hun merites te beoordelen.

Ten aanzien van de rondweg Sneek vond hij het jammer dat de minister niet de moed heeft gehad om de noordelijke variant te schrappen. Hij zag dit als een irreële variant die nu bovendien de nodige tijd zal gaan kosten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) achtte aandacht voor nieuwe infrastructuur zonder meer noodzakelijk, gezien de zeer sterke groei van de mobiliteit in het recente verleden en de te verwachten verdere groei in de komende jaren. Voor de uitbouw van het wegennet, het openbaar vervoer, het vaarwegennet, de luchthavens en de telecommunicatievoorzieningen zal een mega-investering nodig zijn. Daarom had zij altijd het standpunt ingenomen dat de ruimtelijke inpassing van infrastructuur doelmatig, verantwoord en sober dient te zijn.

Voor de ruimtelijke inpassing zijn inmiddels een aantal criteria aanwezig. Zo is er de Wet milieubeheer voor de toetsing van effecten op de omgeving, terwijl daarnaast genoemd kunnen worden de Wet geluidhinder, het NMP+, het structuurschema Groene ruimte, de Vinex en het SVV II. Er is dan ook geen sprake van ad-hocbeleid, integendeel, en zij kwam ook zeker niet tot de conclusie dat doelstellingen ten aanzien van de nagestreefde ruimtelijke kwaliteit ontbreken. Wel pleitte zij ervoor om de afweging van inpassingsmaatregelen doorzichtiger te maken, vooral met het oog op de compenserende maatregelen waar in het algemeen veel geld en vele belangen mee gemoeid zijn. De natuurcompensatie zou dus een meer eigen plaats in de besluitvorming moeten krijgen.

Zij had niet de illusie dat het afwegingskader straks synoniem zal blijken aan een zak met geld, waarmee projecten nog mooier en nog kostbaarder uitgevoerd kunnen worden. Er is nu eenmaal een bepaald budget beschikbaar en als op de ene plaats de inpassing van infrastructuur meer geld kost, zal dat dus ten koste gaan van infrastructuur elders. Ook had zij niet de illusie dat dit kader een panacee zal zijn. Plaatselijke omstandigheden blijven altijd een rol spelen in het afwegingsproces en het zal ook altijd blijven gaan om een afweging van diverse belangen. Daar is de Kamer trouwens de aangewezen instantie voor.

Gezien de discussie tot nu toe is de vraag, of de inpassingseisen voor infrastructuur nog verder opgeschroefd moeten worden, met als gevolg dat minder infrastructuur kan worden aangelegd en minder knelpunten worden opgelost. Daarmee zouden tevens langere files worden aanvaard en zou een rem worden gezet op economische groei. Die keuze wilde zij niet maken, want zij wilde geen verkeersinfarct in de Randstad of elders in

Nederland. In dit verband moet ook bedacht worden dat er beslist niet zo maar «kale rijkswegen» in Nederland worden neergelegd. Daarbij wordt ook nu al veel zorg aan een goede inpassing besteed, hetgeen bij een gemiddeld project vaak al honderden miljoenen guldens vergt. In een enkel geval zal het nodig zijn om wat meer geld uit te trekken voor een goede inpassing, maar in de discussie tot nu toe wordt wel erg gemakkelijk door de bocht gegaan, waarmee grote bedragen zijn gemoeid, terwijl kennelijk niet wordt beseft wat de gevolgen daarvan zouden zijn voor het uitgezette beleid. Zo wil mevrouw Van 't Riet 125 mln. uittrekken voor de spoorverbreding Abcoude, waarvoor dan een deel van de verbreding van de A2 vertraagd zou moeten worden, maar dat laatste strookt weer niet met de nota Samen werken aan bereikbaarheid die ook door mevrouw Van 't Riet is onderschreven.

Voor het afwegingskader wilde mevrouw Verbugt in ieder geval vasthouden aan de al gemaakte beleidskeuzen in stukken als het MIT, het SVV-II, de nota Samen werken aan bereikbaarheid, e.d. Verder wilde zij, zoals aangegeven, niet voor de noodzaak worden gesteld om te gaan schrappen in infrastructuur elders die ook nodig is. Dat betekent o.a. dat extra dure eisen aan de inpassing van wegen in de Randstad niet afgewenteld mogen worden op de regio's buiten de Randstad, want ook daar wachten problemen al lange tijd op een oplossing. Een optie zou nog kunnen zijn om additionele inpassingseisen op de ene plaats ten koste te laten gaan van de inpassing op een andere plaats, maar zij zag eigenlijk weinig mogelijkheden om de inpassing van infrastructuur soberder te maken. Soms zou binnen een bepaald project door de Kamer nog een nadere afweging gemaakt kunnen worden, door op projectniveau te schuiven met gelden, waaronder compensatiegelden. Ziet de minister daar mogelijkheden voor en kan daarover iets worden verwacht in het op te stellen afwegingskader?

Op het eerste gezicht lijkt het vaak zeer sympathiek om iets extra's te doen voor een bepaalde gemeente of provincie, maar het gevaar van precedentwerking is hier wel groot. Elk gemeentebestuur heeft immers tot taak om zich op te werpen voor de lokale belangen en de Kamer zal dan ook steeds moeten kunnen verantwoorden waarom in het ene geval wel en in het vergelijkbare andere geval niet extra geld is uitgetrokken. Er zal dus steeds een afweging moeten worden gemaakt tussen alle in het geding zijnde belangen en de doelmatigheid van de besteding van publieke middelen. Als precedentwerking kan worden voorkomen door lagere overheden in voorkomende gevallen zelf een verantwoordelijkheid te laten dragen voor de meerkosten van een betere inpassing, terwijl de aanvankelijk gedachte inpassing al aan de wettelijke eisen voldeed, was dat voor haar bespreekbaar. Provinciale staten of gemeenteraden kunnen een eigen afweging maken, maar die afweging mag niet de eigen bevoegdheden van provinciale staten of gemeenteraden overschrijden.

Het instrument van rekeningrijden mag, zo vond zij, geen verkapte tolheffing worden om de exploitatie van duurdere inpassing sluitend te maken. In dat geval zou er immers t.z.t. ook rekeningrijden kunnen worden ingevoerd in bijvoorbeeld Friesland, de Noordoostpolder en op de A50 bij Kampen, terwijl daar dan geen alternatief in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer tegenover staat en het instrument dus losgekoppeld is van het oorspronkelijke doel: het bestrijden van files en het bieden van een keuzemogelijkheid aan de reiziger.

Een verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude vond zij op zichzelf nog steeds aantrekkelijk, maar kost 125 mln. extra vergeleken met aanleg op maaiveldniveau. De vraag is nu of dat bedrag te rechtvaardigen valt om lokaal een verbetering te realiseren, en of precedentwerking hierbij uitgesloten is. De minister heeft hier al eerder zorgen over geuit en mevrouw Verbugt deelde die zorgen, mede gezien nieuwe verzoeken die recent zijn binnengekomen, bijvoorbeeld het dringende verzoek uit Amsterdam-Zuidoost om in aansluiting op de wensen van Abcoude ook

ondertunneling van het spoor tot voorbij het Arenastadion te realiseren, met als argument dat in Amsterdam-Zuidoost zeer veel mensen langs de spoorlijn wonen die graag verbetering van het woonomgeving zouden zien. Zij kon geen argumenten bedenken om dat verzoek uit Amsterdam-Zuidoost af te wijzen, als eerst wel 125 mln. extra wordt uitgetrokken voor verbetering van de woonomgeving in Abcoude. Bovendien gaat het hier nog maar om een zeer klein deel van het toekomstige traject van de HSL-oost en als dan iedere keer aan dit soort verzoeken gehoor wordt gegeven, zal de HSL-oost uiteindelijk vele miljarden gulden extra kosten, hetgeen zij niet kon zien als de meest doelmatige besteding van overheidsgelden.

Zij had veel waardering voor de inspanning van de gemeente Kampen, vooral in financieel opzicht, maar zij stelde wel vast dat het desondanks niet is gelukt om de financiële kloof te overbruggen. Er blijft nog altijd een gat van circa 18 mln. en daarmee wordt dus niet voldaan aan de uitgangspunten zoals die indertijd in de desbetreffende motie zijn geformuleerd. Zij vroeg in dit verband of wellicht eerder al een overeenkomst is getekend met alle partijen en of die overeenkomst inderdaad uitging van een brug als IJsselkruising, niet van een tunnel. Hoe zijn destijds, bij het sluiten van die overeenkomst, de belangen van de bruine vloot gewogen? Van belang vond zij ook dat de provincie Overijssel heeft laten weten dat in het kader van het provinciale beleid geen prioriteit kan worden gegeven aan een tunnel bij Kampen, omdat er grotere knelpunten in de provincie zijn. Invoering van tol op ad-hocbasis wees zij af, omdat zij dan ongewenste verschuivingen in het verkeerspatroon bij Kampen verwachtte. Ook de afwijzende reacties uit het plaatselijke en regionale bedrijfsleven maakten haar zeker niet enthousiast voor tolheffing.

Ten slotte had zij begrepen dat voor de rondweg Sneek inmiddels zo'n negen varianten op tafel liggen en dat veel betrokkenen, gezien dat grote aantal, langzamerhand het spoor bijster beginnen te raken. Herinnerend aan het beleidsuitgangspunt bij het vorige MIT dat in het MER-traject alleen de meest kansrijke alternatieven worden onderzocht, vroeg zij of alle negen varianten inderdaad als «meest kansrijke alternatieven» beschouwd moeten worden. Het tijdsaspect speelt bij de rondweg Sneek trouwens ook een rol, o.a. omdat er al EU-gelden zijn toegezegd. Hoe staat het nu met die gelden?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks) vond dat met de brief van 18 april over het inhoudelijk afwegingskader niet is gepresenteerd waar de Kamer indertijd om heeft gevraagd. Zij kreeg de indruk dat de minister ook hier, net als bij de exploitatie van het openbaar vervoer, een soort «betonnen plafond» introduceert. Dat geeft een schijnoplossing, want door een bepaalde hoeveelheid geld te reserveren voor een bepaald aantal projecten uit de planstudiefase wordt alleen het financiële keurslijf nog strakker getrokken, terwijl niet wordt ingegaan op de vraag aan de hand van welke inpassingscriteria die totaalsom voor deze projecten wordt bepaald. De minister houdt star vast aan de huidige werkwijze, waarbij in een vroeg stadium een nogal kaal budget wordt vastgesteld. Daardoor wordt de inpassingsdiscussie sterk beknot en beladen en wordt geen recht gedaan aan de dringende vraag vanuit de samenleving om een betere inpassing. Mevrouw Vos vond dan ook dat hetgeen nu is gepresenteerd, in feite als «window dressing» moet worden gezien. De minister wil het vooral zoeken in een betere presentatie van de inpassingsmaatregelen, kennelijk in de gedachte dat die maatregelen er dan ook wel beter zullen uitzien, maar in feite schiet niemand daar iets mee op.

Gezien de toenemende druk op ruimte en leefbaarheid en de noodzaak om schaarse open natuurgebieden te beschermen, is het van groot belang om tot een integrale afweging van kosten en baten te komen. Mevrouw Vos vroeg de minister in dat verband, commentaar te leveren op de voorstellen van Natuur en milieu en de ANWB. Ook die organisaties zijn

van mening dat op dit moment de vervoerskundige en de financiële randvoorwaarden de mogelijke alternatieven dicteren, terwijl de mogelijke alternatieven zouden moeten worden afgewogen in een totaalkader. Het door de ANWB bepleite programma van eisen van ruimtelijke kwaliteit zou op zichzelf al een belangrijke verbetering kunnen betekenen, maar zij vond dit toch nog te beperkt. Zij wilde zich scharen achter de stelling van Natuur en milieu dat een bredere afweging in de planstudiefase noodzakelijk is, waarbij ook een toets op duurzame ontwikkeling en op natuur- en landschapsbeleid moet plaatsvinden.

Wellicht zal hierop gereageerd worden met het argument dat zo'n vraag thuishoort bij de nut-en-noodzaakdiscussie, dus in de verkenningsfase. In de nut-en-noodzaakdiscussie spelen kosten en baten in de brede zin van het woord wel een hoofdrol, maar die zijn sterk afhankelijk van het gekozen alternatief. In de praktijk blijkt steeds weer dat een abstracte nut-en-noodzaakdiscussie, los van locaties, vrijwel onmogelijk is, hetgeen impliceert dat nut en noodzaak en dus ook de brede afweging van duurzaamheid tevens in de planstudiefase terug zou moeten keren.

Op zichzelf leek het haar terecht om aan andere overheden een financiële bijdrage te vragen als die overheden een betere oplossing dan de gebruikelijke willen. Dat is echter alleen terecht als de integrale afweging al heeft plaatsgevonden en de basiskwaliteit is gegarandeerd. In de praktijk gaat het vaak anders: er wordt een te kale projectbegroting gemaakt en eventuele meerkosten moeten maar door de lagere overheden worden gedragen, zo wordt al snel gesteld. Dat vond zij geen goede werkwijze.

In de brief wordt verder gezegd dat per kabinetsperiode per vervoersmodaliteit een totaalbudget voor een lijst van planstudieprojecten opgesteld zou moeten worden, waarna over het geheel een besluit genomen zou moeten worden. Daarmee wordt, waarschijnlijk aan het begin van een kabinetsperiode, alles al vastgelegd en dichtgetimmerd, waarna er voor de Kamer weinig meer te discussiëren valt. Zij zag dat niet als een goede manier van werken.

Ten slotte hield zij bij de spoorverbreding Abcoude vast aan de wensen die indertijd vanuit de Kamer in een motie zijn vastgelegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF) meende dat de Kamer ten principale in grote meerderheid voorstander is van een tunnel bij Kampen en een verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude. Helaas lijkt het erop dat de fracties zich nu op het punt van de financiële problematiek uit elkaar laten spelen, terwijl de minister steeds weer een onwrikbare houding inneemt bij het zoeken naar oplossingen voor deze beide knelpunten die onderdeel zijn van twee grootschalige projecten: de doortrekking van de A50 en de HSL-oost. De vertraging die hij op zichzelf vervelend vond, is daarom in ieder geval gedeeltelijk aan de minister te wijten.

Ruimtelijk gezien raakt Nederland steeds voller. Dat houdt in dat de inpassing van grootschalige infrastructuur steeds zorgvuldiger moet plaatsvinden. De schaarse ruimte kan immers maar één keer worden uitgegeven of ingericht en de besluiten die nu genomen worden, gelden voor de komende eeuw. Door het voortschrijden van de tijd schrijdt tevens het inzicht voort in de vraag hoe omgegaan zou moeten worden met ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. In de brief van 18 april wordt die verbreding ook erkend. In feite gaat het hier om een tekort in de afwegingen tot nu toe. Die werden (en worden nog steeds) hoofdzakelijk gemaakt uit vervoerskundige overwegingen, waarbij het niet tot een integrale afweging kwam. Dan is het overigens niet terecht om eventuele conclusies over deze meer immateriële waarden te beschouwen als extra kosten. Het gaat erom dat deze waarden in het verleden te weinig een prijs opgeplakt hebben gekregen.

De voorgestelde verbetering van de besluitvorming vond de heer Stellingwerf wel wenselijk, maar voorbijgaan aan de kern van het

probleem. Hij zag als kern dat de inpassingsdiscussie de laatste schakel in de keten is en daarmee ook het sluitstuk in de financiering lijkt te zijn. De waarden waar het om gaat, worden al snel als arbitraire waarden ervaren. Het is nodig om deze te kunnen objectiveren en in die zin is een afwegingskader een goed idee. Het voorliggende kader leek hem dat echter niet en biedt ook geen oplossing voor de problematiek bij Kampen en het spoor bij Abcoude. Ook de stelling in de brief dat flankerende maatregelen vaak onderbelicht blijven, mede omdat het deel voor inpassingskosten in de totale raming vaak niet apart wordt vermeld, raakt de kern van het probleem niet. De Kamer weet immers heel goed dat de inpassingskosten vaak niet afzonderlijk worden vermeld.

Hij onderkende dat onderscheid moet worden gemaakt tussen nieuwe infrastructuur en uit te breiden bestaande infrastructuur. Daardoor zouden bij uitbreiding van bestaande infrastructuur ook fouten uit het verleden kunnen worden hersteld en vooral dat leek hem bij Abcoude aan de orde. Regio's kunnen uiteraard bepaalde belangen vertegenwoordigen en daar moet een open oog voor zijn, maar ook op rijksniveau spelen bepaalde belangen. Het gaat om de vraag of extra inpassingswensen reëel kunnen zijn en hij wilde daar bevestigend op antwoorden. Uiteraard kan honorering van dat soort wensen consequenties hebben voor andere projecten, maar dat moet nog niet leiden tot de stelling dat er zo min mogelijk aangepast moet worden, omdat er dan zoveel mogelijk aangelegd kan worden en dus ook zoveel mogelijk knelpunten opgelost kunnen worden.

Abcoude en de brug/tunnel bij Kampen vormen schoolvoorbeelden van de manier waarop de discussie niet zou moeten verlopen. De gemeente Abcoude heeft nog eens een historisch overzicht gegeven en daaruit blijkt dat de minister een verdiepte ligging ten principale niet heeft afgewezen, maar de discussie in de Kamer wilde afwachten. Bovendien noemde zij in een brief de geste van de gemeente Abcoude om een bijdrage beschikbaar te stellen, een «zeer waardevolle». Zo nodig zou de heer Stellingwerf willen pleiten voor het uitvoeren van de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht met uitzondering van het gedeelte bij Abcoude, opdat dit deel alsnog opnieuw aan de orde kan komen als het definitieve afwegingskader op tafel ligt.

Bij Kampen gaat het om het belang van de landschappelijk unieke IJsseldelta. De aanleg van een brug zal daar een forse aanslag op doen. Kampen ziet het belang van die unieke delta en wil 15 mln. extra bijdragen voor een tunnel. De heer Stellingwerf zou bereid zijn om ten behoeve daarvan projecten te verschuiven, maar hij beseft dat de minister dit al snel tot «onaanvaardbaar» zal bestempelen. Wellicht kan daarom ook hier de A50 in uitvoering worden genomen met uitzondering van het in discussie zijnde onderdeel bij Kampen, opdat dit onderdeel eveneens bij het definitieve afwegingskader aan de orde kan komen. Mocht ook dit niet mogelijk zijn, dan zou hij bereid zijn om een tijdelijke tolheffing bij Kampen te accepteren. Hij was geen voorstander van tolheffing, maar als er dan helemaal niets anders mogelijk is, wilde hij er in dit geval wel mee instemmen. Dat schept geen precedent, want er zijn al andere voorbeelden van tijdelijke tolheffing, de rijksbegroting wordt hiermee niet extra belast en het financiële probleem is dan in een jaar of acht weggenomen.

Antwoord van de minister

De **minister** zegde toe de ingekomen reacties van de ANWB en Natuur en milieu te betrekken bij het interdepartementaal beleidsonderzoek naar een op te stellen afwegingskader. Zij wilde daarmee niet zeggen dat de voorstellen van die organisaties en het op te stellen afwegingskader ook in de praktijk werkbaar zijn. Binnen het ministerie is al vaker gesproken over mogelijke ideeën in die richting, maar iedere keer moest de conclusie

zijn dat toch uiteindelijk steeds weer een afweging per project gemaakt zal moeten worden. Desondanks wilde zij graag een poging doen om tot een meer objectief kader te komen, maar daar is enige tijd voor nodig en het lukt niet om de uitslag van het onderzoek vóór de begroting-1998 op tafel te leggen.

Vervolgens merkte zij op, het fundamenteel oneens te zijn met de algemene stelling dat kwaliteit boven kwantiteit gaat. Zij had te maken met een opdracht, vastgelegd in het SVV, om te werken aan de bereikbaarheid van Nederland, het bestrijden van files en het bevorderen van het openbaar vervoer en die opdracht kon zij niet waarmaken als zij voortaan uitsluitend naar de kwaliteit zou mogen kijken. Zij meende daarom dat steeds kwaliteit en kwantiteit tegen elkaar afgewogen moeten worden, met inachtneming van alle wettelijke regels en afspraken die ten aanzien van normen en criteria zijn gemaakt, en daarbij zal de een uiteindelijk de ene opvatting hebben en de ander een opvatting in een andere richting. Bovendien is nu al bekend dat er tot 2010 een tekort is van 27 mld. op de infrastructuurbegroting, waarbij het alleen nog maar gaat om de hoogstnodzakelijke werken die zijn opgenomen in het SVV en dus nog niet over nieuwe projecten zoals Randstad Rail, een tunnel bij Delft e.d. Daarnaast moet worden bedacht dat op dit moment al zeer hoge percentages van de totale kosten worden besteed aan inpassing. Gemiddeld gaat het daarbij om 15% à 25%, met uitschieters van meer dan 100%. Over veel infrastructurele projecten is trouwens in het verleden vrijwel unanieme overeenstemming bereikt, waarbij het niet alleen megaprojecten als de HSL en de Betuwelijn betreft, maar ook zaken als de A2 bij Den Bosch en de inpassing van de A2 bij Utrecht.

Met het oog hierop was zij dan ook voornemens om in komende discussies over inpassing van infrastructurele projecten een terughoudende opstelling te kiezen. Zij zag het grote risico dat anders de problemen in Nederland niet meer worden opgelost en alleen een paar zeer fraaie projecten worden gerealiseerd.

Ingaande op de spoorverbreding bij Abcoude zei de bewindsvrouw, het terecht te vinden dat bij aanleg van nieuwe infrastructuur meer aandacht aan inpassing wordt gegeven dan wanneer het gaat om een aanpassing (bijvoorbeeld verbreding) van al bestaande infrastructuur. In het laatste geval is er immers al een gegroeide situatie van een doorsnijding van het landschap. Dit uitgangspunt geldt trouwens al vele jaren. Zo worden er geen extra tunnels aangelegd voor de Betuweroute als het lukt om deze route strak langs de A15 aan te leggen, al wordt er ook dan door middel van inpassingsmaatregelen zoveel mogelijk voor gezorgd dat de kwaliteit van de leefbaarheid in de omgeving beter wordt dan voorheen. Bij Abcoude gaat het om een al bestaande doorsnijding van het landschap en wordt door middel van inpassingsmaatregelen de situatie voor Abcoude beter dan op dit moment het geval is, bijvoorbeeld op het vlak van de geluidshinder. Zij vond het daarom gerechtvaardigd om na afweging van alle relevante aspecten uiteindelijk tot de conclusie te komen dat voor de maaiveldoplossing gekozen zou moeten worden.

Ook zij was bevreesd voor een omvangrijke precedentwerking als tegemoet zou worden gekomen aan de wensen van Abcoude. Zo heeft behalve Amsterdam-Zuidoost ook de gemeente Utrecht zich al gemeld met een nieuwe wens, namelijk om in plaats van een verdiepte aanleg te komen tot aanleg op palen, om het zicht op grondniveau beter te houden.

De afweging van de spoorverbreding Abcoude is in feite de meest integrale geweest die maar denkbaar is. Dit aspect is immers betrokken geweest in de corridorstudie Amsterdam-Utrecht. Los daarvan kan er verschil van mening bestaan over de eindconclusie, maar die mogelijkheid is er altijd. Bovendien moet worden bedacht dat naarmate de politiek meer openstaat voor extra wensen, de wensen vanuit de samenleving meestal verder toenemen.

Mocht het niet lukken om binnenkort tot een bevredigend besluit over

Abcoude te komen, dan leek het haar het beste om het tracé te verdelen in twee stukken (een noordelijk en een zuidelijk deel) en voorlopig niet tot een aanpassing bij Abcoude over te gaan. Zij hield de mogelijkheid dat vanuit de Kamer alsnog een aanvaardbare dekking wordt aangewezen, op zichzelf open, maar een dekking waarmee het project met de hoogste prioriteit uit «Samen werken aan bereikbaarheid» wordt vertraagd, vond zij zeker niet aanvaardbaar.

Ten aanzien van de A50 bij Kampen merkte zij op, niet bereid te zijn om nog meer rijksgeld beschikbaar te stellen voor de aanleg van een tunnel. Nu niet voldaan is aan de voorwaarden die verleden jaar in de motie zijn gesteld, vond zij dat langzamerhand een punt achter de discussie gezet zou moeten worden. Het is bij Kampen ook niet mogelijk om het tracé in stukken te verdelen en bovendien zou hier de precedentwerking nog vele malen groter zijn dan elders. Daarnaast wees zij er nog op dat het overleg er inmiddels wel toe heeft geleid dat wordt voorzien in een beweegbaar deel in de brug.

Zij vond dat inpassingsmaatregelen die kunnen worden beschouwd als normale maatregelen, volledig door het Rijk betaald dienen te worden, terwijl extra wensen van een provincie of gemeente die niet binnen de gebruikelijke normen vallen, volledig voor rekening van die lagere overheid zouden moeten komen. In dat geval is er immers geen rijksbelang mee gediend en zij zag geen reden waarom het Rijk daar dan toch aan mee zou moeten betalen. Overigens zal in het interdepartementaal onderzoek naar het afwegingskader ook de suggestie worden betrokken om een soort basisverantwoordelijkheid voor het Rijk vast te stellen en het inpassingsbudget grotendeels te decentraliseren naar een lagere overheid. Zij betwijfelde sterk of zo iets uitvoerbaar is, maar dat er nader naar wordt gekeken, vond zij terecht.

Confrontaties met de Kamer leken haar op zichzelf niet nodig. Besluiten over tracés worden door het kabinet genomen op basis van inhoudelijke argumenten en daarbij heeft in het algemeen een aanpak van de bereikbaarheid voorrang boven het nog verder verhogen van de inpassingskwaliteit. Dit laatste leek haar ook niet nodig, gezien de uitspraken die de Kamer de afgelopen jaren heeft gedaan over de vele projecten die ter tafel zijn geweest. Bovendien ontbreekt het benodigde geld voor het nog verder verhogen van de inpassingskwaliteit. Ook zij zou op zichzelf natuurlijk graag tegemoet komen aan alle wensen op het punt van de inpassing, maar politiek is nu eenmaal een zaak van het maken van keuzes.

Ook zij had de indruk dat nog steeds niet voldoende duidelijk is hoeveel geld er op dit moment al wordt besteed aan een goede inpassing van infrastructurele projecten. Het kennelijk nog steeds levende beeld dat het Rijk alleen maar volstrekt kale wegen of spoorlijnen op maaiveldniveau aanlegt, doet geen recht aan de huidige werkelijkheid. Wellicht is het daarom goed om voortaan concreet aan te geven welk deel van het budget wordt besteed aan inpassingsmaatregelen.

In reactie op de opmerkingen over de rondweg Sneek herinnerde zij eraan dat pas verleden jaar is afgesproken om voortaan het aantal te onderzoeken varianten te beperken. De studies naar de rondweg Sneek waren op dat moment al gestart. Nu de procedure op dit moment in de eindfase is gekomen, levert het nauwelijks tijdsparing op als alsnog een aantal varianten voor de rondweg Sneek worden geschrapt. Overigens lukt het waarschijnlijk niet meer om de trajectnota nog voor de zomer ter inzage te leggen; dat wordt nu net na de zomer.

Zij had begrepen dat de Europese middelen voor de rondweg Sneek inmiddels door de provincie Friesland voor andere projecten zijn ingezet.

Bij de besluitvorming t.z.t. zal dus ook nog weer het punt van de financiering onderwerp van discussie moeten uitmaken.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen